

CAI  
TAISO  
-8IR23

PORT LIBRARY MATERIAL



**Canadian Transport  
Commission**


**Commission canadienne  
des transports**

# **Report of the Inquiry Respecting Intercity Bus Service to the Disabled in Newfoundland**

**Marion S. Fleming**

**Deana B. Silverstone**

**Canada**



Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118496033>



Hull (Québec)  
1981 September 22

Mr. Gaston Ouellette  
Secretary  
Motor Vehicle Transport Committee  
Canadian Transport Commission

Dear Mr. Ouellette:

We, the Inquiry Officers, duly appointed pursuant to section 81 of the National Transportation Act by the President of the Canadian Transport Commission to inquire into and report on, inter alia:

...the relative merits of the various options available which would have the effect of rendering the Roadcruiser Bus service in Newfoundland accessible to disabled travellers, with a view towards finding the service best suited to their needs, while taking into account the cost implications of all of the options under investigation...

now submit our Report to the Motor Vehicle Transport Committee for its consideration.

At the same time we have forwarded a copy of the report to Mr. Yves Dubé, Vice-President (Research) of the Canadian Transport Commission, in his capacity as Chairman of the Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped for his information.

Maurice S. Fleming  
M. S. Fleming  
Inquiry Officer

Diana B. Silverstone  
D. B. Silverstone  
Inquiry Officer







REPORT OF THE INQUIRY  
RESPECTING INTERCITY BUS SERVICE  
FOR THE DISABLED IN NEWFOUNDLAND

by

Marion S. Fleming

Deana B. Silverstone

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

Ottawa/Hull

September 1981

First printing, December 1981

Canadian Transport Commission,  
15 Eddy, 1530, Ottawa (Hull), K1A 0N9

©1981, Minister of Supply and Services Canada  
Catalogue Number TT22-34/1981  
ISBN 0-662-51673-7

Printed in Canada

# I N D E X

I	ORIGINS OF THE INQUIRY	1
1	The Parliamentary Committee's Report: <u>Obstacles</u>	1
2	The Appointment and the Terms of Reference	2
II	DEFINITIONS	5
III	THE INQUIRY	7
1	Format of the Inquiry	7
2	Meetings with the Government of Newfoundland	7
3	Contacts with the Federal Minister of Transport and Transport Canada	9
4	Meetings with the Disabled in Newfoundland	10
	A. Preliminary Contacts with Certain Groups Representing the Disabled	10
	B. The Public Meetings	11
	C. Summary of the Views Expressed at the Meetings	13
	i) Views of COD, the HUB, CPA, Group of Seven, and the Department of Social Services	13
	ii) Other Views Expressed at Public Meetings and Other Meetings with Disabled	15
5	Meetings with Users of Intercity Charter Bus	18
6	Analysis of Questionnaires and Statistics Obtained on Disabled Population in Newfoundland During the Inquiry	18
7	Roadcruiser's Submission	30
8	Views of Canadian Motor Coach Industry Outside Newfoundland	31
9	General Views Expressed on Roadcruiser Service for the Disabled	34
10	The Report on Wheelchair Access System for Intercity Bus	37
11	Experiences of American, Canadian and European Systems	38
	A. Introduction	38
	B. American Experiences	39
	i) Background	39
	ii) Meetings with UMTA, DOT-DC, WMATA and APTA	40



iii) Meetings with D-DOT and SEMTA	42
iv) Commentary on the American Experiences	45
C. Canadian Experiences: The Victoria Project	46
D. European Experiences: Sweden	50

#### IV FINDINGS 55

1 Introduction	55
2 Nature of Roadcruiser's Operations	55
3 Profile of the Disabled	56
4 Operational Options	57
A. Fixed-route Accessibility	57
B. The Orion Bus	60
C. Transettes	61
D. Combination of One Orion and Three Transettes or Similar Type of Vehicle, Supplemented by the Air Mode for Transisland Trips	62
E. Combination of Air and Taxi	62
F. Improved Roadcruiser	63
5 Advisory Committee	69
6 Funding	70

#### V CONCLUSIONS 73

#### VI RECOMMENDATIONS 77

#### BIBLIOGRAPHY 79

#### APPENDICES 81

A. The Appointment; Terms of Reference	83
B. Notice of Public Meetings; Representation at Public Meetings	85
C. Written Submissions	90
D. Questionnaire; Persons Assisting with the Collection of Data	91
E. Number of Active Patients Registered with The Children's Rehabilitation Centre	94
F. Roadcruiser Schedule	98
G. National Transportation Policy	99
H. MC-9	100
I. Orion	101
J. Transette	102

## I THE ORIGINS OF THE INQUIRY

### 1 The Parliamentary Committee's Report: Obstacles

The Special Committee on the Disabled and the Handicapped (The Parliamentary Committee) issued a report entitled Obstacles in February of 1981.

Recommendation 86 of the report was that the federal government request the Canadian Transport Commission (CTC) to require the Roadcruiser bus service in Newfoundland to provide a mechanical facility or a service for lifting people in wheelchairs on and off the vehicles.

The report furthermore stated that the Roadcruiser, not being accessible to disabled persons in wheelchairs, should, as a first objective, ensure that disabled persons have access to at least one regularly scheduled bus each way, travelling both east and west.

The report also stated that:

These recommendations which apply specifically to Roadcruiser buses in Newfoundland should also be applied to other intercity buses, travelling major routes across Canada, which fall under direct federal jurisdiction.

The reasoning behind this recommendation is pertinent to the inquiry and will be discussed later. Suffice it to say, for the present time, that the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), the committee of the CTC responsible for regulating the Roadcruiser service in Newfoundland, as well as the Special Advisory Panel on Transportation of the Disabled (the Special Panel) of the CTC were especially interested in this recommendation.

While the Motor Vehicle Transport Committee and the Special Panel agreed in principle that disabled persons should have access to regular bus service, they also felt that an investigation was required to examine the extent to which the installation of mechanical lifts on the Roadcruiser buses would suit the needs of the disabled community in Newfoundland. An in-depth examination of other types of services as more appropriate or viable options, and the cost implications of all the types of services examined were felt to be a prerequisite to the ordering or institution of any service.

As a result, a recommendation was made by the Motor Vehicle Transport Committee, on a proposal of the Special Panel, to the President of the CTC to appoint two Inquiry Officers.

## 2 The Appointment and the Terms of Reference

The President, The Honourable E.J. Benson, on March 31, 1981, appointed Miss Marion S. Fleming, Senior Advisor of the Research Branch and Executive Director of the Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped of the CTC, and Miss Deana Silverstone, Counsel with the Legal Services Branch of the CTC, as Inquiry Officers pursuant to section 81 of the National Transportation Act (NTA). This appointment was accompanied by the terms of reference, both of which are attached as Appendix A. The terms of reference state, among other things, that the Inquiry Officers were directed to inquire into and report:

on the relative merits of the various options available which would have the effect of rendering the Roadcruiser bus service in Newfoundland accessible to disabled travellers, with a view towards finding the service best suited to their needs, while taking into account the cost implications of all of the options under investigation.

Furthermore, the methods of undertaking the inquiry were included in the terms of reference:

The Inquiry Officers shall undertake such investigation by a series of meetings and discussions at which the views of the following shall be solicited:

1. as many disabled persons as possible, in Newfoundland, as users or potential users of the service at issue,
2. representatives of the Roadcruiser Bus service and other bus services in Newfoundland,
3. representatives of the bus industry and the bus manufacturing industry,
4. appropriate governmental departments and agencies,
5. any other persons, groups or agencies, whose views are relevant to the terms of reference of the inquiry.

The terms of reference also stated that the investigation would include the consideration of:

1. the suitability of requiring the necessary structural and other modifications to the present Road-



cruiser bus service so as to make that service accessible to disabled persons;

2. the suitability of the use of other types of transportation services providing such access, such as the use of feeder services, parallel transportation services and combinations of the above as substitutes for, or complementary to, or integrated with the regular Roadcruiser bus service.



## II DEFINITIONS

It should be noted that the scope of Recommendation 86 is limited to persons in wheelchairs, i.e., the non-ambulatory. It can also be extended to include persons who are able to walk, perhaps for short distances, but with such severe mobility problems that it is very difficult, if not impossible, to board an intercity bus without assistance. It is specifically with respect to these groups of persons that the concept of a lift-equipped bus on the regularly scheduled, fixed-route service is seen by some as best meeting the mobility needs of those persons. The principal focus of this report, therefore, is aimed at these two groups, to which we will refer, respectively, as "non-ambulatory" and "severely ambulatory impaired".

This report also addresses itself to the "ambulatory disabled", those persons who can board the bus without any assistance, or with some assistance not amounting to manual or mechanical lifting. This category would include the deaf and the blind. These categorizations, however, are put forward with some caution as they are not always useful when addressing the question of a lift-equipped bus and the issues which apparently accompany adaptation of the bus in this way, issues such as space for wheelchairs and accessible washrooms. We discovered, for example, that accessible washrooms were considered irrelevant by some non-ambulatory persons, but very important to some ambulatory disabled; lifts in some cases were not as important to some persons who, although in wheelchairs, could negotiate the stairs with little assistance but needed to sit in their wheelchairs while on the bus.





### III THE INQUIRY

#### 1 Format of the Inquiry

We decided to conduct the inquiry on as informal a basis as possible, keeping in mind the methodology set out in the terms of reference that the inquiry be conducted by discussions and meetings in order to solicit the views and obtain the facts from the appropriate persons, agencies and governments concerned. We also felt that a hearing format with counsel representing the various interested parties — not to belittle the value of counsel in any way — was too formal and the inherently adversarial format was basically ill-suited to deal with what we felt to be a sensitive and sometimes emotional subject. Indeed, this impression was borne out at some of our meetings involving both the disabled and the able-bodied.

#### 2 Meetings with the Government of Newfoundland

Immediately following our appointment, we decided to approach the Government of Newfoundland in order to inform the premier of that province and the ministers directly concerned with the issue of the inquiry and to hear the government's official views on the subject matter. To that end the President of the CTC wrote to The Honourable Brian Peckford, Premier of Newfoundland, requesting that meetings be arranged with himself or his representatives. The Ministers of Health, Social Services and Transportation were sent similar letters.

We met with The Honourable T.V. Hickey, Minister of Social Services, The Honourable W. House, Minister of Health, and Mr. A. L. White, Deputy Minister of Transportation. We met with Messrs. T.V. Hickey and W. House again, and with The Honourable R. Dawe, Minister of Transportation at a later date during the inquiry.

The position of the Department of Social Services of the Government of Newfoundland was stated in a letter from Mr. Hickey to the CTC, dated March 2, 1981 and received March 31, 1981 by the President's office, which stated in reference to Recommendation 86 of the report, Obstacles, that:

As the Roadcruiser is the only land public transportation service in the province and the people in wheelchairs have no access to the buses, it is only reasonable to have at least one regularly scheduled bus equipped with a lift. Terminals on route should also be made accessible.

Your implementation of this recommendation would be sincerely appreciated.

It would appear from the meetings that this view was not held, or was not held with the same degree of finality, by Messrs. House and Dawe. It appeared to us that, at the time of our second meeting on June 17, 1981, the ministers just referred to would be satisfied with any option which, after study, would best meet the needs of the disabled in Newfoundland, including a service which might not include lift-equipped buses on the regularly scheduled Roadcruiser service. At this second meeting, we pointed out to Mr. Dawe that one of the implications of lift-equipped buses on the Roadcruiser service could be pressure on the provincial government to order lift-equipped buses on subsidiary bus services within provincial jurisdiction. We were, in fact, told, at our public meetings, by representatives of groups of the disabled that it would be up to such groups to apply such pressure for the services in question assuming that the regular Roadcruiser service had lifts. (The issue of accessibility of feeder services will be referred to in several parts of this report.)

Representatives of the provincial social services department appeared at every public meeting except in Springdale. At the meetings, they supported the concept of a lift-equipped bus on the regularly scheduled Roadcruiser service. Correspondence and contact with other representatives of this department at other times, especially when obtaining statistics after the meetings, indicated that the same view was not universal among the Department of Social Services, staff. Thus, as a result of our contacts with the Government of Newfoundland through meetings with the ministers referred to previously, and with our meetings and subsequent contacts with members of staff of the social services department, we feel that we do not really know and cannot, therefore, set out here the government's official position on the issue at this time.

We wish to add that Mr. Hickey met with us separately, along with Walter H. Davies, Director of Rehabilitation of the Department of Social Services and member of the Special Advisory Committee on the International Year of Disabled Persons. Mr. Hickey very generously offered us as much help as we needed, especially in obtaining statistics on the numbers of handicapped persons in Newfoundland grouped by type of disability, and with regard to sending out our notices of the public meetings which we held across the island and which will be discussed at length below.

What we wanted were names of as many disabled persons as possible, in order to get a good cross section of viewpoints, as well as to get some idea of the users, non-users and potential users of the present service and any other service which could be ordered as a result of the inquiry. Mr. Davies said that the department's policy was to protect the privacy of these individuals as much as possible but that he would set up meetings with individuals who were willing to meet with us and who were unable to attend the public meetings. His staff — in particular those located in the western and central regions of the island, i.e., from Grand Falls to Port-aux-Basques — were most helpful and coöperative in this regard. In fact it was mainly through the efforts of social service staff in these areas that we were able to meet any disabled persons in this fashion — an aspect of the inquiry we found rather disappointing. We will discuss the particular difficulties we had in this regard later.



In addition, many of the statistics that we were able to obtain, both from distribution of a questionnaire we devised for our meetings and from estimations of staff working in the area, were given to us by the regional staff members of the Department of Social Services. Thus, the staff of that department were, generally speaking, most helpful and should be commended for their hard work and coöperation.

We did not, however, obtain from the Department of Social Services a comprehensive set of statistics on the location, numbers and types of disabilities of the disabled in Newfoundland. All our figures, as will be outlined below, were obtained by personally contacting regional staff of the department or other persons involved in the field of rehabilitation and nursing whom we were able to contact or meet; by asking them to provide either exact figures, if possible, or, if not, estimations of the numbers and breakdown referred to above, and by persons who filled out our questionnaires. We will describe our methodology in collecting the relevant statistics in a separate part of this report.

### 3    Contacts with the Federal Minister of Transport      and Transport Canada

At the same time as we contacted the Newfoundland government we wrote to The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, informing him officially of the inquiry and enclosing the appointment and terms of reference. While our duties as Inquiry Officers required us to maintain a position of independence vis-à-vis the department, we felt that communication and coöperation with Transport Canada and its representatives was essential to the progress of, and input to, the inquiry. We were aware that prior to the decision to hold the inquiry, Transport Canada had requested its Transportation Development Centre (TDC), a research branch of Transport Canada, to study the feasibility, particularly from a technological point of view, of installing mechanical lifts on buses used in the regular Road-cruiser service. We felt that this study, which was contracted out to TES Limited, engineering consultants, would be relevant to our inquiry and asked that the report be made available to us within a time frame that would allow us time to study and evaluate it adequately for purposes of our inquiry. Mr. J. Charron, the then Assistant Deputy Minister of Coördination of Transport Canada, assured us by letter that the report would be sent to us in time for us to include it in our report. We did in fact receive a draft copy of the study in question, and our evaluation of it is included below.

With the coöperation of Jean Boulet of Surface Transport, we met with the Canadian Conference of Motor Transport Administrators, an organization made up of provincial and federal government agencies involved in the regulation of intra- and inter-provincial bus services. Among other topics, the implications of our inquiry and this report on the provincially regulated bus industry were discussed. This issue will be elaborated upon more fully in our discussion of our meetings with the motor coach industry, and in our comments on the report, Obstacles, referred to earlier.

#### 4 Meetings with the Disabled in Newfoundland

##### A. Preliminary Contacts with Certain Groups Representing the Disabled

Unquestionably, a crucial element of our inquiry was to meet with, and obtain the views of, as many of the disabled population of Newfoundland as possible. To that end, we decided to hold public meetings in major centres across the island with sufficient flexibility in our schedule to meet with individuals in their own homes. Among the first steps undertaken as Inquiry Officers, along with informing the provincial government and the federal Ministry of Transport of the inquiry, was getting in touch with the executive officers of the groups representing the disabled in Newfoundland. Apart from the relevant governmental departments and agencies, they provided for us the only means of reaching the disabled, informing and encouraging them to come to the public meetings, arranging meetings with disabled persons individually, obtaining the statistics necessary to the planning of any new service, and generally advising us on our itinerary.

Given our unfamiliarity with the geography of the island and with the disabled community of Newfoundland, the success of the public meetings and, to some extent, the inquiry depended on the assistance and coöperation of these groups. We therefore contacted Mr. Doug Vicars of the HUB in St. John's and Mayor Irene McGinn, President of the Consumer Organization of the Disabled People of Newfoundland (COD), and met with them at the time of our first visit to Newfoundland when we met with the representatives of the government. The assistance and coöperation of both of these individuals were invaluable. They helped publicize the meetings and sent out our notices to their members. They helped plan the itinerary for our public meetings and arranged for media coverage in St. John's. Although the HUB and COD are not the only groups in Newfoundland representing the disabled, nor do they represent all the disabled of the province, both Mr. Vicars and Mayor McGinn had close contacts with other groups and were extremely knowledgeable concerning many agencies and associations involved in the rehabilitation of, and services for, the disabled.

A little background concerning the HUB and COD is perhaps in order since their representatives — especially those of COD — attended many of our public meetings.

Up to November of 1980, the HUB provided some services, such as urban bus transportation, for its members (most of whom reside in the St. John's area), employed disabled persons in its undertakings, such as its printing business, and was also their spokesman at a provincial level and at national conferences of disabled consumer groups. It has approximately 1,000 members, with all types of disabilities, to whom it provides various services.

After November, 1980, COD was formed specifically to represent the consumer movement of the disabled of Newfoundland. It presently has eighty-five members. Anyone claiming to have a physical disability may join; persons who are mentally retarded are seen as a separate group with

their own representation. It has regional representation from various parts of the province. On the national level, COD is a member of the Coalition of the Provincial Organizations of the Handicapped, also a group representing disabled consumers, whose members are basically made up of representatives of provincial consumer groups.

With respect to the Roadcruiser service, both the HUB and COD take the position that the part of Recommendation 86 that states that one Roadcruiser going east and west per day be equipped with a lift should be implemented as a start, with the ultimate goal of accessibility on all Roadcruiser buses. They see integration of the disabled with the able-bodied as both a right and a necessity. The lift-equipped bus is seen as one step towards a barrier-free society.

As helpful and coöperative as Mr. Vicars and Mayor McGinn were with respect to our inquiry — and that help and coöperation cannot be underestimated — we were disappointed in the respect that we were unable to meet with as many disabled persons as we would have liked, on an individual basis.

## **B. The Public Meetings**

We held nine public meetings in centres across Newfoundland including the Burin Peninsula, St. John's, Marystown, Clarenville, Gander, Grand Falls, Springdale Junction, Stephenville, Corner Brook, and Port-aux-Basques. We followed the Roadcruiser route (except for Marystown) and held meetings in the larger centres along that route.

Prior to the meetings we had taken a Roadcruiser bus from Port-aux-Basques to St. John's in order to get an idea of the service and scheduling and to see the terminals and facilities along the way.

We publicized the meetings by mailing notices (a copy of which is attached as Appendix B) with, as we have said, the coöperation of the Department of Social Services, COD and the HUB. The Canadian Paraplegic Association was also most coöperative in distributing the notices to its members. Roadcruiser arranged the posting of notices in most of their terminals. We had notices published in the daily and weekly newspapers of the centres where we held meetings. Generally, we had good coverage by the media at the meetings and in publicizing the meetings.

A representative of the Roadcruiser service was present at every meeting except in Gander. As well as groups and individuals directly concerned with the issue of lift-equipped buses, associations representing disabled persons with particular disabilities that were not directly concerned with such installation, such as the deaf and the blind (to whom we referred in our definitions as ambulatory-disabled persons) appeared at some of the meetings. Likewise, disabled persons appearing on their own behalf presented briefs relating to disabilities not specifically related to the question of the lift. We will summarize these views as well and refer to them in our recommendations as they all relate to accessibility of the ser-



vice to the disabled in a general way; however, as we mentioned, our major focus at the meetings and of the inquiry generally related to non-ambulatory and severely ambulatory-impaired persons.

Generally speaking, persons who attended the meetings gave us a good idea of their views respecting the issues involved in the inquiry but not an adequate picture of the users or potential users of the service. This was particularly true in St. John's, where there was not only the greatest turnout of people of all the meetings but also where representation from groups and associations of the community was the highest. In most cases in St. John's, those persons presenting briefs were speaking for the principle of integration and accessibility as a right and of its importance in rehabilitation rather than as users or potential users of the service. In fact many of the disabled persons giving such briefs had their own car and did not or were not likely to use the Roadcruiser. In any case the point made at the meeting in St. John's was that the issue was not a question of users but of options — the option that the disabled have access to public transportation equal to the able-bodied. This was not true of all meetings, but we felt the need after all our public meetings for a better idea of the disabled users, non-users, and potential users, in particular, those persons who were non-ambulatory or severely ambulatory-impaired. To that end, we distributed questionnaires at the meeting in St. John's asking about use or non-use of the present service, an accessible Roadcruiser, or a special door-to-door type service. Our intention was not in any way to weigh the questions in favour of a particular service but simply to get honest responses on the services referred to. However, it was felt by the majority at the meeting in St. John's that the questionnaire was unfair because it presented the option of a parallel, or special, service and that a disabled person answering such a questionnaire, given the choice between such a service and the Roadcruiser, would pick the special service.

We accordingly eliminated from the questionnaire those sections mentioning a parallel or special service. We felt that since our aim was to get an idea of the market, the questionnaire would still have value in finding out numbers of disabled persons and their disabilities and it would thus be useful in planning any service which could result from the inquiry.

We therefore asked persons at later meetings to fill out the amended questionnaire, attached to this report as Appendix D. Those responses, in addition to responses obtained by sending out the questionnaire to all the regional directors of the Department of Social Services across Newfoundland (a total of 43), to various hospitals, rehabilitation centres and other agencies which dealt with the disabled are analysed in Section 6 of this report, along with other data, the sources and the method of analysis which is also outlined in detail in the same section. Our conclusions, drawn from the responses and figures so obtained, are also stated in that section.

### C. Summary of the Views Expressed at the Meetings

Every meeting held had its own distinctiveness and it is therefore difficult to summarize in a general way the views of all the persons who attended without referring to specific individuals. The views of the organizations and groups representing the disabled and of the social service staff who appeared at the meetings can, however, be summarized since their representatives put forth basically the same position at the meetings which they attended.

#### i) Views of COD, the HUB, the Canadian Paraplegic Association, Group of Seven and the Department of Social Services

1. The lift-equipped bus was seen by COD, the HUB, the Canadian Paraplegic Association, Group of Seven and the Department of Social Services as a concrete embodiment of the principle of the disabled being integrated with the able-bodied and being treated as equals in society. Such integration was seen as a civil right. Segregation by means of a special system was seen as a regressive step. This was so, even assuming a special system provided a service superior to that provided for the able-bodied: the issue was one of equal rights and a superior service was a type of reverse discrimination. COD made the point that the disabled travelled for the same reasons as the able-bodied and were therefore entitled to the same service. It was generally agreed, particularly at the meeting in St. John's (and this was reinforced by the attitude towards our questionnaire) that if the disabled were asked whether they wanted a parallel versus a lift-equipped Road-cruiser service, they would pick the former. However, according to the groups in question, a deeper philosophical issue was at stake, i.e., the principle of integration was more important than the numbers who would use the service.
2. In fact the question of numbers was seen by the groups as irrelevant. The issue was not how many would use the service but that the disabled have the same option as the able-bodied to mass transportation — an option which in Newfoundland was, according to the groups in question, of particular significance since there was no rail service. The bus, therefore, was seen as the only low-cost form of mass transportation and thus access to it was viewed as being especially important in Newfoundland as compared to other provinces which had both bus and rail (and even a rail system which would ultimately be lift-equipped). In any event, on the question of numbers, the lift-equipped bus would generate more users by allowing more disabled to travel independently.



3. The lift-equipped bus and the integration of the disabled with the able-bodied was seen by the groups in question and by representatives of the Department of Social Services, as well as others working in the rehabilitation field, as therapy for the disabled. The idea that the disabled should not be treated as special or different, or more importantly, as sick and that they should be part of society and not separated with other disabled (with whom their only common interest might be their disabilities) was emphasized. In Clarendville, the social services representative stated that handicapped people who were kept separate were kept handicapped.
4. The issue of costs was seen as irrelevant by the groups in question. Since the issue involved a civil right, the only barrier ought to be technological. In the particular case at issue, if the technology existed to adapt the intercity bus with a lift, it should be done regardless of costs.
5. According to these groups, a manual lifting programme did not make the bus accessible. Such a programme was seen as a kindness rather than a responsibility. Also, manual lifting was seen as degrading. In the Canadian Paraplegic Association brief, the point was made that it was "unrealistic and dangerous" to lift a disabled person onto the bus.
6. It was generally felt by the groups in question and the social services staff that the simplest and most cost-effective solution towards meeting the mobility needs of the disabled was to start with the system already in place, i.e., the Roadcruiser service, and build up from there. Also a separate system was seen as duplication of services, expensive, "pie-in-the-sky" and in any case not the long-term solution.
7. It was felt, especially by COD, that the issue of accessibility of feeder systems was irrelevant to the inquiry — that we, as Inquiry Officers, ought to concern ourselves with accessibility of the Roadcruiser alone. It was pointed out that the challenge would be up to the groups representing the disabled to have the feeders made accessible. The question was raised as to who would pay for subsidiary or feeder services. It was also pointed out that the disabled had the same problem as the able-bodied in getting to the terminal.
8. It was felt that the lift-equipped bus could have spin-off benefits for other groups, such as the aged, pregnant women and the temporarily handicapped, and that the cost would be offset by the number of people the lift would help.

9. Incidental to equipping buses with lifts was the necessity to make terminals accessible. Members of the groups in question were divided on the question of an accessible washroom on the bus. Some thought washroom accessibility in the terminals alone was necessary; others felt on-board facilities should be accessible as well.
10. Specifically at the meeting in St. John's, the inquiry was seen as a rehash of what had already been done by The Parliamentary Committee. The HUB pointed out that it seemed demeaning to have to beg so many times to have something the able-bodied already had.

ii) Other Views Expressed at Public Meetings  
and Other Meetings with Disabled

As we mentioned earlier, we were able to visit some disabled individuals in their own homes. Many of those visited in such fashion lived in smaller communities, such as Badger's Quay, Triton and Piccadilly. In addition, some disabled and parents of disabled children appeared on their own behalf at several meetings, especially on the western side of the island.

What struck us most about these meetings, and which is the reason we are referring to them separately from the meetings with the members or representatives of the various groups of disabled, was the diversity of disabilities and the obvious effects this diversity would have on a person's choice of transport and on operations of the service itself. We met with children and adults whose severity of disability was so great that it was evident that they could never travel independently — on a lift-equipped bus or otherwise. We also met with people whose needs were obviously different from the able-bodied — the need to stop more frequently because of tiring or to use toilet facilities, and the requirement for a one-hour meal stop among others. We met with several persons who could use the scheduled Roadcruiser service and would need no more than access to the lift or other assistance at the beginning and end of the trip. This diversity of disability on an individual level is further emphasized by the answers received on many of our questionnaires.

On the question of whether a lift or some manual assistance (apart from actual manual lifting) was necessary, there was a divergence of views. Some, even in wheelchairs, could get on the bus by the stairs with some assistance and therefore did not actually need the lift, but some of these persons preferred, or were required, to sit in their wheelchair while on board. In other cases, parents preferred to carry their children on board.

The issue of integration seemed relatively unimportant when talking to disabled persons on an individual basis. It would appear from several of the individuals we saw who lived in smaller relatively isolated communities and who were thoroughly integrated into the life of the community that those individuals did not feel a need either on a psychological

level or as a matter of principle for an integrated transportation service. Mobility was more important with these persons — the ability to get where they wanted to go by the most convenient means available was crucial, especially in view of the fact that these people travelled only when necessary, as in the case of medical visits. In most cases, they would travel by car. Thus, access to a car was seen as more important than access to the Roadcruiser, and where a car was available, many individuals pointed out, they would not use the Roadcruiser at all, with or without a lift. However, some said that they would prefer it to the car in winter, but again this often depended on how closely situated the domicile and destination were to the terminal. One interview involved a man in a wheelchair who had a car and who was happiest when in his car because it was only there that he felt the least "set apart" from other people, since, when in the car, he could not be distinguished as disabled.

In many cases, people preferred not to travel at all, and when they did, as we mentioned, it was for medical trips only, and usually they went by car. In the case of one individual, urgency had required the use of ambulances on four occasions over a four-year period. In another case, the wife of a person in a wheelchair felt it would be good therapy for her husband to travel, at least for short distances, on the Roadcruiser, although she pointed out that her husband was embarrassed by his disability. (He had been a paraplegic since 1967.) Again, one mother in Port-aux-Basques said that she felt it would be good for her twelve-year-old child to take the bus to Grand Falls and in fact her child would do so on July 15. The child in question could board the bus without assistance.

In conclusion, it would appear that the lift-equipped bus would not provide the solution to many disabled persons with mobility problems nor even to many in wheelchairs. The meetings with the disabled and the results of our questionnaire, however, gave us many ideas of how the present service could be adapted to meet many of the needs expressed to us, without the provision for a lift or schedule changes. A meeting with Mrs. Peggy Allen, of the Rehabilitation Institute of Ottawa, who also submitted a brief, indicated to us changes that could be made in the present service, without involving installation of a lift. Although we did not meet with Mrs. Allen in Newfoundland, her brief is referred to here because its content relates directly to the topic presently under discussion.

Some of these suggestions and ideas include the following:

1. hand railings on both sides of the entrance for mobility-impaired persons who are able to get on the bus by themselves but with difficulty;
2. an extra step to shorten the relatively long distance between ground and the first step as well as a step between the second step and the bus;
3. instead of the driver and personnel directly lifting the disabled person, the use of a Washington chair for boarding and disembarking. (This narrow chair fits the four-

teen-and-a-half inch aisle of the MC-9 and has wheels and a handle at either end; it is used to facilitate boarding and disembarking at airports);

4. removable armrests on the first seats for use by persons in wheelchairs who can fold up their chairs and leave them in the baggage compartment, combined with seat belts on the first seats for their securement;
5. more leg room in the front seats near the driver for persons with locked joints or leg braces;
6. priority seatings for disabled persons at the seats in the front;
7. more precision in the categories established by the Canadian Motor Coach Association to describe those persons able to use the bus with assistance or who require attendants. (Similar categories are mentioned in Roadcruiser's brief as well);
8. a correlative responsibility on the part of the disabled person to give advance notice (twenty-four to forty-eight hours in advance was mentioned), and also to arrive early when requiring pre-boarding assistance;
9. another correlative responsibility on the part of the disabled person is to arrange for drop-off only at points that have a well-lit shelter with a phone, i.e., the bus driver could therefore decide not to allow a disabled person to disembark at a drop-off point not so equipped.

Reference is also made to the changes made in an urban bus in the Netherlands for purposes of accommodating the "lightly handicapped" defined as including persons, apart from those in wheelchairs, who had difficulty getting on the bus. These changes are outlined under Section 9 entitled "General Views Expressed on Roadcruiser Service for the Disabled". In addition, the Orion Bus, referred to in the Roadcruiser brief, incorporates many features which facilitate access to the bus by non-ambulatory and severely ambulatory-impaired persons. We visited the manufacturers of the Orion Bus, Orion Bus Industries Inc., and we will discuss the features of this bus later.

The meetings with disabled individuals also indicated the lack of information on actual disabled users of intercity buses and the capability of the disabled to travel long distances. Mayor McGinn pointed out that the reason for the paucity of disabled users, particularly those in wheelchairs, was that more persons did not presently have access to the service. Whatever the reason, we felt it necessary to find out the reaction of long-distance disabled bus travellers to such mode of travel. To that end, we visited a special charter service in Chatham to speak to users of their service.



## 5 Meetings with Users of Intercity Charter Bus

Again, in Chatham, Ontario, as we had discovered at our meetings in Newfoundland with the disabled individually, there was the same diversity of disability and, accordingly, many differences of capacity to endure long-distance travel. One woman with Multiple Sclerosis said she could endure no more than one and a half hours of travel. What was seen as more important than the length of the journey, however, was the ability of the bus driver to stop when he felt it was necessary and to judge when to make such stops. This involved, on the part of the operator, flexibility of schedule, and on the part of the driver, a thorough knowledge of, and sensitivity for, the disabilities and capabilities of the individuals he was transporting. One bus driver with whom we talked had a disabled child himself.

This view was, incidentally, borne out by representatives at Leboeuf Ltée where we went to see an intercity Prévost bus especially adapted for wheelchair use with a lift and tie-down devices in the interior. This service, like the Chatham one, was a charter one exclusively for the disabled. There were six spaces for wheelchair tie-downs, an accessible toilet and a lift in the back. The hydraulic lift was a Collins model, the same type as that chosen for retrofitting the MC-9 in the TES report. In the Leboeuf operation about fifteen long-distance trips had been made mainly from Montréal to Québec (about 155 miles) and two between Montréal and Rivière-du-Loup (about 260 miles).

As we mentioned earlier, the view that the driver's judgment on when to stop, rather than the number of stops, based on his knowledge of the disabilities of his clients, was a key factor in the operation of long-distance travel services for the disabled. It was also pointed out to us at Leboeuf that the bus had to be stopped every time someone had to use the accessible washroom in the back because of the danger, not to mention the difficulty, involved in manipulating an unrestrained wheelchair on a moving bus.

## 6 Analysis of Questionnaires and Statistics Obtained on the disabled population in Newfoundland during the Inquiry

As explained earlier, one of the most difficult aspects of the inquiry was to obtain a realistic concept of the number of users and potential additional users who would benefit from a lift installed on the Road-cruiser bus or some other form of special transportation service built around the needs of the non-ambulatory and the severely ambulatory-impaired. For their assistance in helping us develop this number we are grateful to Ruth Johnson, Director of Social Work for the Children's Rehabilitation Centre; Cathy Ryan, Registrar, Registry for Handicapped Persons, Department of Education for the Government of Newfoundland, and to the many social workers across the island from the district and regional offices of the provincial Department of Social Services.



Mrs. Ruth Johnson provided a list of the communities in which active registered patients of the Children's Rehabilitation Centre lived and the numbers of patients who came from those communities. Most of these patients were under the age of twenty. However, Mrs. Johnson cautioned that included in these statistics were persons having problems that did not necessarily interfere with their ability to use public transportation, for example, a patient with "impaired hand function" only. The statistics, therefore, overestimate the number of persons under the age of twenty with problems that require special transportation services. At the same time they underestimate the total population of the potential users because they do not include those over twenty years of age. Nevertheless, Mrs. Johnson's list was considered to be the best information available to show the distribution in the communities across the island of the potential users of a special transportation service. (Mrs. Johnson's list is included in Appendix E.) The figures contained in her list formed the basis for the distribution map in Figures 1 and 2, and the preparation of Tables 1 and 2. Table 1 provides an indication of the number of disabled in communities situated along, or within approximately five miles of, the Roadcruiser route who may be potential users of a special transportation service. An attempt was made to gain some appreciation of the potential users of a transportation service if the route and schedule were modified to include communities in the hinterland of some of the main centres along the Roadcruiser route. In Figure 2, therefore, five areas are singled out focusing on the hinterlands of Gander, Springdale, Cornerbrook, Stephenville and Port-aux-Basques. The total number of disabled under twenty years of age are given for each area. In Table 2, the communities are listed by area and the number of disabled under twenty are given for each community.

Another approach used to gain some appreciation of the number of non-ambulatory and severely ambulatory-impaired was based on a list prepared by Mrs. Ryan, Registrar for the province, the responses in the questionnaires and comments from the provincial social workers. Mrs. Ryan examined the description of the disability for each person in the provincial registry and compiled the statistics on the basis of her personal judgement as to whether or not the person would require a special transportation service. Mrs. Ryan's numbers, therefore, are somewhat lower than those provided by Mrs. Johnson. Mrs. Ryan's list appears in Table 3.

In addition to the questionnaires completed at the time of the public meetings, many of the social workers across the island undertook to have the form completed by as many of the disabled as possible who were not at the public meetings, but with whom they had personal contact. Because of the mail strike, the answers to some of these questionnaires were relayed to us by telephone. The social workers supplemented the information obtained from those answering the questionnaire with their personal knowledge of other disabled persons in the area; they were also able to comment on their varying types of disability, their existing means of intercity travel and their general attitude to travel.

At the public meeting in St. John's, Mr. J. Breen of the Leonard A. Miller Centre, the Rehabilitation Unit of the General Hospital in St. John's, mentioned that there would be persons in wheelchairs, patients of the rehabilitation centre, who would need the use of a lift on the Road-

cruiser to travel home or visit friends on the weekend. In a telephone conversation he estimated that out of a total in-patient population of 200, there would be forty who would probably use the Roadcruiser on weekends if a lift were installed.

Based on the statistics from the provincial registry, there are at least 818 disabled persons between the ages of five and twenty on the island who require some form of special transportation. Given the variation in disabilities, a mechanical lift would not be the answer for every one of these persons. Information gained from the inquiry indicated that some of the disabilities would be so severe that the only means by which many could travel from city to city would be by taxi, car, ambulance or aircraft.

From information gained in the course of the inquiry, it was evident that, compared with people living in Southern Ontario, people of Newfoundland are not as prone to intercity travel within the province for recreation or leisure. The City of St. John's was by far the greatest centre of attraction, mainly because of the medical facilities located there. The CTC questionnaires from persons living in centres other than St. John's revealed that, in virtually 100 per cent of the cases, the primary purpose of the bus trip was for a medical visit, and in over ninety per cent of the instances the destination was St. John's.

Examination of the distribution pattern of the disabled (Figure 1) shows that many of the disabled are living in centres some distance removed from the Roadcruiser route. It was pointed out in the answers to the questionnaire and in conversation with the social workers that persons living in these areas do not use the Roadcruiser service.

It was also pointed out that the majority of persons living in the areas of St. Mary's Bay, Placentia Bay and Bonavista Bay do not use the Roadcruiser service because other forms of transportation service are more convenient. Local bus services, which provide a faster service to St. John's, are available as well as taxi-van services which are both faster and better in that they offer door-to-door service. The disabled also found these taxi-van services more convenient although the vans were not lift-equipped.

It would seem that the figures in Table 3 should be adjusted to eliminate those persons not likely to use the Roadcruiser for these two reasons. The figure would then be adjusted down to 430 considering only those living in the Public Health Nursing Regions of Gander, Grand Falls, the Western region, Baie Verte, as well as the Nursing District of Clarenville (see Table 3).

At the same time, however, the figures in the provincial registry represent only the age group from five to twenty. To obtain an estimate of the total number of non-ambulatory and severely ambulatory-impaired, we consulted a publication prepared for Transport Canada by Systems Approach Consultants Ltd. in May of 1979, Data Base Study for the Identification and Quantification of Transportation Handicapped Persons in Canada. This study found that for the whole of Canada the age group five to twenty-five represented forty per cent of the total population. At the same

time, the study provided an estimate of the total handicapped population divided into five main dysfunction groups: visual, hearing, mechanical aids, wheelchair, and minor dysfunctions only. They estimated that, on average, eleven per cent of those in the wheelchair dysfunction group fell into the age group, five to twenty-four. Based on Mrs. Ryan's figure of 818 who would require special transportation on the Island of Newfoundland and assuming this represents eleven per cent of the total, the total on the island would be 7,436.

Again, in the Data Base Study, they estimate that on average, 26.2 per cent of all transportation-handicapped in Canada are in the dysfunction groups of mechanical aids and wheelchairs. Assuming this percentage figure is applicable to Newfoundland, and applying this percentage to the figure of 7,436, estimated above, the total transportation-handicapped on the Island of Newfoundland would be in the order of 27,900. This would include disabled in all of the five dysfunction groups listed above.

In Transport Canada's Data Base Study, it was estimated that 5,890 transportation-handicapped persons lived in the region of St. John's. According to Mrs. Ryan's list, 222 disabled, or twenty-seven per cent of the 818 persons whom she estimated would require some form of special transportation service, resided in the St. John's region. Assuming that the same percentage figure applies to the number of transportation-handicapped living in the region of St. John's, i.e., 5,890 vis-à-vis the total transportation-handicapped in Newfoundland, the total would be 21,800. Compared with the above estimate of 27,900 based on Mrs. Ryan's figure of 818 persons between age five and twenty, the figure of 21,800, while low, is in the same order of magnitude. The Data Base Study from which the 21,800 figure is calculated excludes the housebound and persons living in institutions; presumably Mrs. Ryan's figures include them. Both estimates, however, can only be accepted in very broad terms.

Using the figure of 430, which represents persons in the age group of five to twenty living in reasonable proximity to the Roadcruiser, and assuming that this represents eleven per cent of the total transportation handicapped requiring a special service, the total in the area specified would be about 3,900.

One hundred and twenty-one responses to the CTC questionnaire were received directly or indirectly. If those received from persons living in St. John's, St. Anthony's and the Avalon-Burin Peninsula areas are excluded, the number reduces to eighty-one. This represents about two per cent of the 3,900 disabled who are potential users of an intercity bus service estimated to be living in this area. An analysis of the responses to those seventy-nine questionnaires indicates that thirty-three per cent currently use the service, thirty-six per cent would use it and thirty-two per cent would not. Using these percentage figures, it would appear that the number of non-ambulatory and severely ambulatory-impaired who either are using or would use an intercity bus service if it were accessible would be 2,652, of which 1,245 are current users and 1,404, or fifty-three per cent, would be additional users. Further analysis of the questionnaires was not considered necessary for purposes of this report.



In Transport Canada's Data Base Study, only twenty-two per cent of the transportation-handicapped used urban buses and eighty per cent used a car either as the driver or a passenger. The percentage figure of twenty-two per cent who use a bus is in line but smaller than the percentage figure of thirty-two which was developed from the results of the CTC questionnaire. The Data Base Study, however, relates only to the urban population and refers to urban bus transportation as opposed to intercity transportation.

However, the Data Base estimates that the latent demand which would increase the number of trips if conditions were ideal was small, twelve per cent. If this figure is correct then the potential increase in the number of users, thirty-two per cent (results from the questionnaire), is too high.

The estimate of 2,652 current and potential users does not, however, take into consideration persons living in St. John's and the Avalon Peninsula. Should a transportation service built around the needs of the disabled be introduced in this area, the number of potential users would perhaps increase and make the figure of 2,652 somewhat more realistic.

Despite the sincere effort made to obtain an estimate of the number of disabled who are current and potential users of the Roadcruiser service if a lift were installed, we are not satisfied with the results. The figures estimated are nebulous, particularly insofar as they relate to potential users. It is obvious that very few persons can be certain when or how frequently they will want to use an intercity bus. There is no real way of determining this latent demand, other than by providing a service on an experimental basis and having it closely monitored. Maximum flexibility should be built into such an experiment to ensure that the type of service offered would attract the greatest number of users and thus provide maximum mobility.



Figure 1

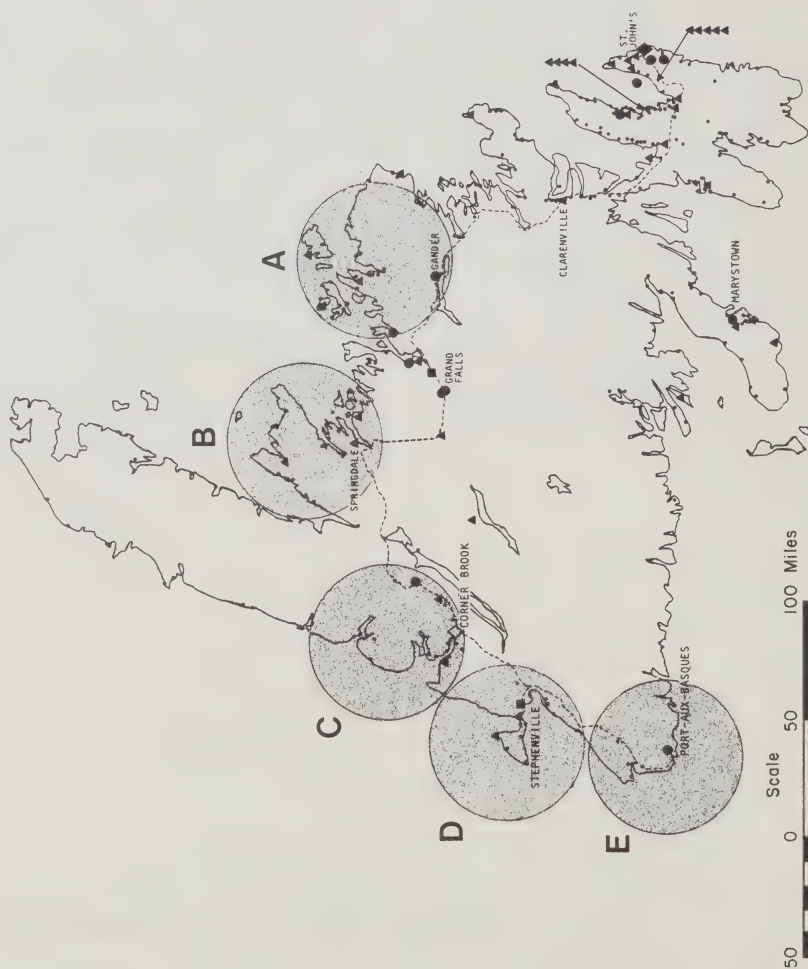
DISTRIBUTION PATTERN OF NON-AMBULATORY AND  
SEVERELY AMBULATORY-IMPAIRED PERSONS IN NEWFOUNDLAND



SOURCE - Children's Rehabilitation Centre, St. John's, Newfoundland. July 1981.

Figure 2

HANDICAPPED UNDER THE AGE OF 20 IN SELECTED AREAS OF NEWFOUNDLAND  
(Includes some ambulatory who do not require special transportation)



LEGEND

<u>Area</u>	<u>No. of Handicapped</u>
A	87
B	29
C	116
D	77
E	23

SOURCE - Children's Rehabilitation Centre, St. John's, Newfoundland. July 1981.

Table 1

NUMBERS OF HANDICAPPED UNDER THE AGE OF 20  
RESIDING WITHIN APPROXIMATELY 5 MILES  
OF THE ROADCRUISER ROUTE

<u>Community</u>	<u>Handicapped Under Age 20*</u>	<u>Community</u>	<u>Handicapped Under Age 20*</u>
St. John's	-	Springdale	5
Kilbride	9	Baie Verte	8
Topsail	4	Deer Lake	11
Chamberlain	2	Pasadena	7
Manuels	5	Midland	1
Foxtran	6	South Brook	1
Kelligrews	13	Steady Brook	2
Upper Gullies	5	Corner Brook	55
Seal Cove, F.B.	2	Lark Harbour	2
Holyrood	7	Curling	3
Brigus	8	Halfway Point	1
Whitbourne	2	Benoit Cove	8
Chapel Arm	1	Meadows	3
Chance Cove	1	McIvers	1
Little Harbour	1	Cox's Cove	3
Southern Harbour	3	Black Duck	3
Arnold's Cove	1	Stephenville	39
Come by Chance	1	Port aux Port	8
Sunnyside	1	Felix Cove	1
Goobies	1	Aguathuna	2
North West Brook	3	Stephenville Crossing	8
Clarenville	5	Shallop Cove	1
Shoal Harbour	1	Flat Bay	2
Milton	1	St. Teresa	3
George Brook	3	Robinsons	-
Charlottetown	1	Jeffrey's	3
Glovertown	1	South Branch	1
Gambo	2	Doyles	1
Middle Brook	1	St. Andrews	1
Gander	19	O'Regan's	1
Glenwood	3	Milville	1
Lewisporte	10	Channel	4
Norris Arm	1	Port-aux-Basques	10
Bishops Falls	21	Grand Bay	2
Grand Falls	17	Mouse Island	2
Windsor	15		
Badger	5		
		total	386

\* This includes some handicapped not requiring special transportation.

Source: Children's Rehabilitation Centre, St. John's, July 1981.

Table 2

NUMBER OF HANDICAPPED UNDER THE AGE OF 20  
RESIDING IN SELECTED AREAS

<u>Community</u>	<u>Handicapped under 20*</u>	<u>Community</u>	<u>Handicapped under 20*</u>
<u>Area A</u>		<u>Area B</u>	
Badger's Quay	5	Beachside	1
Birchy Bay	1	Brighton	3
Boyd's Cove	1	Harbour Round	1
Bridgeport	2	Harry's Harbour	1
Carmanville	4	Jackson's Cove	1
Centreville	1	King's Point	2
Clark's Head	1	Little Bay	1
Cottle's Is.	1	Middle Arm	1
Dark Cove	2	Ming's Bight	1
Durrell	1	Paquet	1
Gambo	2	Robert Arm	5
Gander	19	Seal Cove	3
Gander Bay	2	Springdale	5
Glenwood	3	West Port	1
Herring Neck	1	Wild Cove	1
Horwood	5	Woodstock	1
Lewisport	10	total	29
Little Burnt Bay	1		
Lunsden	1		
Middle Brook	1		
Musgrave Harbour	1	<u>Area C</u>	
Noggin Cove	1	Benoit's Cove	8
Pound Cove	1	Birchy Head	1
Stoneville	2	Cormack	3
Summerford	1	Cornerbrook	55
Trinity	2	Cox's Cove	3
Twillingate	7	Curling	3
Valleyfield	2	Deer Lake	11
Victoria Cove	3	Halfway Point	1
Wareham	1	Irish town	4
Whales Gulch	1	Lark Harbour	2
Wing's Point	1	McIvers	1
total	87	Meadows	3
		Midland	1
		Norris Point	3
		Pasadena	7
		Rocky Harbour	4
		South Bank	1
		Summerside	4
		Trout River	1
		total	116



Table 2 cont.

<u>Community</u>	<u>Handicapped under 20*</u>	<u>Community</u>	<u>Handicapped under 20*</u>
<u>Area D</u>		<u>Area E</u>	
Aguathuna	2	Channel	4
Black Duck	3	Doyles	1
Campbell's Creek	1	Grand Bay	2
Cape St. George	2	Milville	1
Felix Cove	1	Mouse Is.	2
Flat Bay	2	O'Regean's	1
Lourdes	5	Port-aux-Basques	10
Port aux Port	8	South Branch	1
Shallop Cove	1	St. Andrews	1
Ship Cove	1	total	23
St. Teresa	3		
Stephenville	39		
Stephenville Crossing	8		
Three Rock Cove	1		
total	77		

\* This includes some handicapped not requiring special transportation.

Source: Children's Rehabilitation Centre, St. John's, Nfld., July 1981.

Table 3

NUMBER OF PERSONS REGISTERED  
IN THE PROVINCE OF NEWFOUNDLAND AND LABRADOR  
WITH PHYSICAL DISABILITIES WHICH MAY REQUIRE SPECIAL TRANSPORTATION

Public Health Nursing Districts:\*\*

<u>St. John's Region</u>	<u>Disabled**</u>	<u>Burin-Bonavista Region</u>	<u>Disabled**</u>
St. John's	190	Bonavista	5
Ferryland	5	Burin	11
Flatrock	3	Catalina	8
Mobile	6	Lamaline	12
Trepassey	9	Marystown	2
Bell Island	7	Grand Bank	9
Pouch Cove	2	St. Lawrence	4
total	222	Clareville	23
		Trinity	4
		St. Bernards	7
		total	85
<u>Avalon Region</u>		<u>Gander Region</u>	
Bay Roberts	8	Clareville	6
Carbonear	6	Eastport	11
Conception Bay South	25	Fogo	6
Green's Harbour	12	Gambo	2
Harbour Grade	2	Gander	18
Holyrood	13	Glovertown	3
Old Perlican	1	Musgrave Harbour	9
St. Bride's	2	New World Island	4
Placentia	7	Twillingate	11
St. Mary's	16	total	70
Whitbourne	12		
total	104		

\* Public Health Nursing Districts are identified by the community headquarters but include other communities in that area.

\*\* The statistics include those mainly from 5 to 21 years of age.

Table 3 cont.

Public Health Nursing Districts:\*

<u>Grand Falls Region</u>	<u>Disabled**</u>	<u>Western Region</u>	<u>Disabled**</u>
Badger's Quay	8	Port Saunders	5
St. Alban's	11	Rocky Harbour	2
Botwood	10	Ramea	2
Comfort Cove	4	St. Georges	3
Harbour Breton	5	Burgeo	7
Lewisporte	6	Channel	14
Springdale	12	Codroy Valley	6
Grand Falls	49	Jeffreys	3
Pools Cove	7	Lourdes	12
total	<u>112</u>	Corner Brook	65
		Daniels harbour	8
		Deer Lake	14
<u>Baie Verte Region</u>		Jackson Arm	9
Baie Verte	23	Stephenville/	
		Stephenville Crossing	48
		Woody Point	4
		total	<u>202</u>
<u>Labrador West</u>			
Labrador City & Wabush	27		
<u>The Grenfell Regional Health Services Board Region</u> <u>(Labrador North and South)</u>			
Bird Cove/Castor River	5		
Cartwright	2		
Davids Inlet/Flower's Cove	6		
Happy Valley	15		
Hopedale/Makkovik	6		
Forteau	3		
Nain	7		
North West River	1		
Port Hope Simpson	9		
Englee/Roddickton	6		
St. Anthony	11		
total	<u>71</u>		
Grand total	916		

Source: Registry for Handicapped Persons, Departments of Education, Health Rehabilitation and Social Services, Government of Newfoundland and Labrador, July 6, 1981.

## 7 Roadcruiser's Submission

Roadcruiser's submission referred to its brief presented to the CTC Public Meeting on Problems of the Handicapped with Regard to Public Transportation Under Federal Jurisdiction which took place in November of 1979. That brief estimated the cost of retrofitting with lifts all twenty-two buses in its fleet and concluded that it would be more appropriate to have a special service for persons in wheelchairs.

In its submission to the inquiry, Roadcruiser relied on the figures and conclusions in that brief and expanded on the options available for providing services to the disabled. It set out four options and estimated the costs as follows —

1. a modified intercity coach two-day-a-week service with the present Roadcruiser schedule at a total cost of \$130,000. This involves modification of the MC-9 to provide for a lift and does not involve any schedule changes. The two days in question would be Thursday and Sunday, to allow for weekend travel.
2. a modified intercity coach on a two-day-a-week service and an improved accessible schedule estimated at a total cost of \$290,000. This option provides for an overnight break at Grand Falls for persons wishing to travel to Port-aux-Basques. The schedule was based upon:
  - a) longer stops to provide for boarding and disembarking of persons in wheelchairs,
  - b) the wish to avoid the possibility of dropping off persons in wheelchairs in remote locations at night, and
  - c) the assumption that the disabled have the same travel patterns as the able-bodied, i.e., they are more likely to travel shorter distances than the whole Roadcruiser route and the heaviest-travelled route is St. John's to Grand Falls.
3. use of a "multi-use vehicle" two days a week with off-highway service and an "accessible schedule" as set out in Appendix F. The total cost of this service is estimated at \$270,000. The multi-use vehicle suggested is the Orion Bus. The schedule is based upon the possibility of demand in the towns referred to, is tentative only and subject to change as information on ridership is developed.



4. use of specially-equipped small buses on a basically "on-demand" schedule. The total cost of this service is estimated at \$300,000. The type of vehicle suggested is a Wayne Transette, manufactured by Welles Corporation.

The brief recommends either Option 3 or 4 and states that Option 3 (multi-purpose buses) would be better if the emphasis were on intercity travel and Option 4, if the emphasis were on suburban and local travel.

Both the 1979 submission and the current brief state that modification of the MC-9 bus is undesirable due to (a) seat reduction by eight to fifteen seats, (b) restrictions on the extent and flexibility of service that could be offered to the handicapped and possibility of longer schedules, resulting in a service which would not be satisfactory to able-bodied or disabled, (c) higher costs per trip to defray the expense of the bus modifications (the latter point was made in Roadcruiser's earlier submission and specifically relates to the cost of modifying all twenty-two buses).

The total breakdown of the costs provided by Roadcruiser are discussed more fully under the section of this report entitled "Options".

Roadcruiser also attached to its 1981 brief a policy statement, effective June 1, 1981 on its manual lifting programme and referred in its 1979 brief to its programme to make accessible company owned terminals and facilities to the greatest extent possible and to modify existing terminals on a progressive basis to achieve this objective.

## 8 Views of Canadian Motor Coach Industry Outside Newfoundland

Our inquiry, of course, is limited to the Roadcruiser service in Newfoundland, as it is the only intercity bus service under direct federal control. Any recommendations or decisions made with respect to this service are therefore confined to the Province of Newfoundland, to the particular facts as brought out by the inquiry, and do not in any way apply to other bus services regulated by the provinces. However, since Obstacles mentions that Recommendation 86 be applied nationwide, and since the Roadcruiser service may be seen by some as a prototype for other intercity bus services (especially those that are interprovincial as well) we asked for the views of the various associations representing the industry — including the Canadian Motor Coach Association (CMCA) the Western Canada Motor Coach Association and the Ontario Motor Coach Association — as well as individual bus companies.

The points brought up by the industry can be summarized as follows:

1. It was pointed out in the briefs that the record of the industry with regard to accommodation of the disabled was creditable although there was room for improvement in the reduction of barriers and in the area of communication. Many types of disabled were already accommodated on the service: in fact three major segments out of a possible four of the disabled community could now use the present services. Those included:
  - a) persons capable of travelling alone and looking after their own needs,
  - b) those requiring a degree of assistance from company personnel, and
  - c) those unable to travel alone but requiring an attendant. (In the latter case, the attendant is allowed to travel free by the majority of bus companies.)
2. The fourth category refers to those who cannot travel by bus and includes those who are unable to take care of their own needs and require special equipment and attention. Persons in wheelchairs are in this group. The point that the number of persons in this group, estimated to be small, did not warrant the expense involved was emphasized in many briefs. Moreover, even of this group, the anticipated users of the service, given the suitability to persons in wheelchairs of air travel (in speed over long distances), and the railways (in spaciousness and room to manoeuver over short distances), are also few.
3. Adaptation of the regular system, therefore, was not considered to be cost-effective, especially in view of the fact that the motor coach industry is not subsidized and the industry must bear the cost of such adaptations. Eventually such costs must be passed on to the customers, in the form of higher fares. It was felt by the CMCA that the public at large should have to bear such costs, and not just the users of the service. One smaller company noted that a rise in fares to pay for mechanical lifts could exclude some of its low-income riders for whom the bus is the only form of transportation. Also, on the issue of costs, it was stated in several briefs that the U.S. urban transit experiences should be looked at, particularly in relation to the estimated high cost per trip, mainly because of a lack of ridership on the systems in question.

4. Another point we were asked to consider was that many of the terminals which must be adapted, as a result of installation of lifts on buses, are not necessarily owned by the bus company and the owners could not be compelled or could not afford to make the renovations necessary. Thus, the facilities in the larger terminals would differ from those in the smaller communities.
5. It was noted that mechanical difficulties relating to lift-equipped buses have not been resolved. One smaller company mentioned the possible difficulties involved in operating a lift where there is no pavement and the possibility of lifts becoming inoperative from dust, mud, ice and snow, as well as infrequent use.
6. One company pointed out that a regular system is not flexible enough to accommodate the disabled and noted that a van has such flexibility since it can go into driveways, off route areas, etc. The same company noted that the disabled must get access in some way to the regular service, and that this imposes a further difficulty in using the bus service.
7. Another point brought out by a larger company was that its buses were interchanged throughout the entire route system, making it impossible to delegate any specially equipped buses at a given time to a particular route.
8. Generally, there was relatively strong emphasis in the briefs on the unsuitability of the bus mode for travel by the disabled because of tight scheduling and numerous drop-off points at remote or roadside locations. The latter was also seen as a dangerous practice for which operators were not willing to accept liability.
9. The unsuitability of adapting intercity buses for the carriage of wheelchairs was noted — specifically the height of the floor and the narrowness of the aisle were pointed out as barriers to easy adaptation.
10. It was mentioned also that the driver was essentially responsible for the safe operation of the bus and comfort of all the passengers and could not be in a position at all times to offer special care and assistance which might be requested by a disabled person.

## 9 General Views Expressed on Roadcruiser Service for the Disabled

Many general comments relating to intercity bus service for the disabled were made at our meetings in Newfoundland and elsewhere. These views, which provided many valid suggestions, are summarized as follows:

1. Driver training is necessary in order to sensitize drivers generally to deal with the disabled, in particular, to such things as boarding difficulties, preboarding assistance, etc. The blind found it difficult to board quickly and locate a seat. It was also felt that, in the case of purchasing a return ticket by a blind person, the ticket agent should help place the return portion in a separate place so that the blind person would not have difficulty in distinguishing tickets. The deaf felt some use of sign language by personnel would be helpful.
2. Guidance to restaurants and other terminal facilities is needed for the blind.
3. It was recognized in several briefs that with regard to preboarding assistance, some advance notice would be required from the disabled person.
4. Some persons mentioned a specially trained steward or stewardess on board to attend to the needs of disabled passengers.
5. Longer station stops were mentioned, especially for the blind.
6. Telecommunication equipment at bus terminals should be available for the deaf.
7. Also for the deaf, some information regarding origin and destination points, schedule of departure and arrival, cost of tickets should be posted on the wall of the terminal and each identified by number to facilitate communication between deaf customers and ticket agents.
8. Major terminals should have closed-captioning equipment (with red captions rather than white).
9. Terminals should have a warning light that flashes five to ten minutes before departure to alert deaf passengers.



10. While en route, deaf and other hearing-impaired people should be informed by some visual indicator of the next destination just prior to arrival.
11. Water should be available on board for taking medication.

In addition to the views expressed above, a paper on a standard city-type bus adapted for the "lightly handicapped" in the Netherlands provided other views on rendering intercity buses more accessible. The paper was written by Dr. J.W. Lubberding of the Advies groep voor Verkeer en Vervoer, in Utrecht, Netherlands. "Lightly handicapped" in this paper was defined as:

people who have difficulty walking (for example, with one or two crutches) and the visually handicapped, but also to elderly people who can only cover limited distances unaided on foot.

The modifications made to this bus are as follows:

- (1) By means of a switch the driver can extend an extra, pneumatically operated, step; this makes the first step 18 cm high off the ground in the absence of a kerb. Where a kerb is present the "gap" between kerb and bus is bridged.
- (2) A number of extra handrails and stanchions are mounted in the bus and, like the extra step, are painted bright yellow, which is of special interest to the visually handicapped.
- (3) The front right-hand seat is extra wide (one and a half times the normal width) and the legroom is also greater than that usual.
- (4) Extra handrails are installed by the first seat to make sitting down and getting up easier, and which the seated passenger can hold onto during the journey.

## 10 The Report on Wheelchair Access System for Intercity Buses

Transport Canada, through its Transport Development Centre (TDC), contracted with TES Limited, an engineering research company:

To evaluate promising equipment and configuration options for making intercity buses accessible to wheelchair passengers in order to identify a candidate system and to conduct a preliminary design study so that a follow-on demonstration program could be implemented. The long term objective of the project was to improve the accessibility to, and safety of, transportation systems for the handicapped in Canada.

Both of us were on the Steering Committee of this project, along with representatives of the TDC, Transport Canada and TES. The Steering Committee met twice — once before submission of its report to the inquiry, and once after the submission. The first meeting was held to introduce the consultants, TES Ltd., who very generally outlined what they had done to date. The second meeting was to table the report.

In evaluating this report as input to our inquiry and its relevance to the inquiry, we must consider that the objectives, as stated above, of the consultants were limited.

In fact, the objective was more limited than these objectives. At the second Steering Committee meeting it was emphasized by the representatives of Transport Canada and the TDC, as well as the consultants, that the objective was to evaluate promising equipment for making the MC-9 bus accessible to wheelchair passengers, and not other types of intercity buses. Furthermore, it was made clear that the report did not serve as a recommendation of the lift-equipped bus on a regularly scheduled Roadcruiser route as the service best suited to the needs of the Province of Newfoundland, nor was it intended to do so. That, in fact, is the function of the present inquiry. The report evaluates lift and restraint device equipment for retrofitting an MC-9 bus, provides costs figures, a work plan for doing so, and a demonstration project for purposes of evaluating the equipment and possibly the impact of it on scheduling, at least on the route chosen for the plan, St. John's - Grand Falls - St. John's. Its choice of route and schedule — one bus per day to Grand Falls and back — was not made for the purposes of finding out or developing the ridership of the bus by the disabled.

We were told that the long-term objective:

to improve the accessibility to, and safety of, transportation systems for the handicapped in Canada

was a statement that was put in all of the TDC's projects, that being the ultimate goal of every project undertaken by it.

Our inquiry's Terms of Reference are considerably different from the objectives of the consultants. These Terms of Reference include an evaluation on the viability of the service that could be provided by the equipment evaluated by the consultants or other similar equipment. That service is the use of the lift-equipped bus on a fixed-route schedule (referred to in the Options as "Fixed-Route Accessibility"). Thus, the TES report is of limited relevance in the evaluation of such service as its scope is limited to evaluating technology.

The viability of the service in question within the context of the inquiry's terms of reference will be discussed later. Within this context, the costs provided by the TES report are useful because they serve as a point of comparison with those provided by Roadcruiser in its brief.

As an evaluation of equipment for the purpose of rendering the MC-9 bus accessible to persons in wheelchairs, we make the following comments based on information obtained and equipment examined during the course of the inquiry:

1. Generally, given the time restrictions involved in producing the report, we find it well-researched and accurate.
2. We agree that the Collins lift chosen as the most suitable for the MC-9 bus is probably the best, or as good a choice as any, for retrofitting the bus in question.
3. We feel that the issue of proper restraint devices must be further explored. The system used in the TES report is one developed by Transport Canada. It provides a combination of a wheelchair securement device that locks in the wheelchair, safety belts, and a tie-down device. The securement device cannot fit all types of wheelchairs. In fact, there is no restraint system in existence that does so, and the tie-down device is used alone when the securement device does not fit a particular wheelchair. We are not satisfied in our own minds that the tie-down alone would be adequate. We were told that even the system used as a whole, i.e., both the tie-down and the securement device together was inadequate in the case of certain types of collision. On the other hand, certain services, such as the charter one operated by Leboeuf Ltée. in Montréal provides only a tie-down system, which we were told was adequate. Furthermore we were told by a representative of Ontario Bus Industries that the Safe-T lock used in Seattle appeared to offer maximum security but needed an attachment installed on each individual wheelchair. The Safe-T lock is manufactured by Collins,

which manufactures the Safe-T lift, chosen by the consultants for use on the MC-9 bus. Given the conflicting and sometimes irreconcilable views of experts in the field regarding this matter, we feel that the area requires further study.

4. We do not feel that the number of lift-equipped buses provided for in the demonstration plan can give an accurate assessment of the operation, functioning and maintenance of the lift, nor of its possible effect on scheduling on the route chosen. From the statistics obtained in the course of our inquiry, we submit that one lift-equipped bus in each direction per day on the St. John's to Grand Falls route will not be sufficiently used to provide adequate information on the performance of the equipment in question, nor on its effect on scheduling. However, insofar as the consultant's terms of reference limited them to Newfoundland, this route was the best choice in the circumstances.

## 11 Experiences of American, Canadian, and European Systems

### A. Introduction

As part of our inquiry, and indeed, in accordance with our terms of reference, we investigated the solutions chosen by other jurisdictions. In this aspect of the inquiry, we particularly wanted to examine the results of a system where the option chosen was that of adapting the regularly scheduled fixed-route intercity bus system already in existence to the needs of the disabled and, specifically, the needs of persons in wheelchairs. We found no such system in existence. The only regularly-scheduled, fixed-route bus systems which have been so adapted with the intention of "mainstreaming" the disabled population with the able-bodied were urban mass transportation services. Neither in Canada, the United States, nor in Europe, were we able to find a bus service which provides a passenger lift for persons in wheelchairs or with other major mobility problems operating on scheduled, fixed intercity routes.

In Sweden, a nationwide experimental programme for transportation of the disabled does not involve adaptation of the various modes of transport but rather subsidization of certain entitled individuals (according to criteria under the legislation involved) to travel by rail or a combination of taxi and air, for limited trips and for particular purposes.

We examined urban buses in the United States, keeping in mind the many differences between urban and intercity bus systems, especially in terms of types of service, equipment, and scheduling. But even considering these differences, the United States' experiences gave us some indication of



the extent to which the adaptation of mass transportation services to make them accessible specifically to persons in wheelchairs and with severe mobility problems was successful in providing for the transportation needs of those persons.

In the study of the experiences of other countries generally, we had to keep in mind the differences in geography, population and its distribution, and differences in governmental spending priorities and policies. Within these limitations, we have gained much in examination of these experiences and we feel they are important enough to summarize and comment upon and, within limits, apply to the situation in Newfoundland.

## **B. American Experiences**

### **1) Background**

Many cities in the United States have introduced fully accessible buses in their fixed-route transit systems. These buses are equipped with lifts which permit those in wheelchairs to ride the transit system. Generally, the reason for the introduction of such systems is based on federal legislation. One act, known as The Urban Mass Transportation Act of 1969, declared in section 16 that it was national policy that elderly and handicapped persons have the same right as other persons to use mass transportation services. The Rehabilitation Act, passed by Congress in 1973, in section 504 provided for access to employment, public services and facilities to all persons without discrimination on account of handicap. By an executive order in 1976, each federal department was required to develop regulations detailing how its programmes would become accessible. The federal Department of Transport (US-DOT), interpreting guidelines respecting section 504 set by the Department of Health, Education and Welfare passed regulations that were very far reaching indeed. When they became final in 1979, US-DOT's regulations required that all mass public transportation for which federal subsidy was provided — urban and commuter buses — be made accessible to the handicapped. With particular reference to buses, this meant that urban and commuter buses be equipped with lifts and terminals be adapted so that they could be used by persons in wheelchairs and other mobility-impaired individuals. Under one provision of these regulations, agencies receiving funds from the Urban Mass Transportation Administration, the US-DOT department which allocated subsidies to the agencies and authorities concerned, were required to produce and submit a Transition Plan describing how the agency or authority planned to achieve a totally accessible system staged over a thirty-year period.

- ii) Meetings with the Urban Transportation Administration, the Department of Transport of the District of Columbia, the Washington Metropolitan Area Transit Authority and the American Public Transit Association

We met, in Washington, with representatives of the Urban Mass Transportation Administration, the Department of Transport of the District of Columbia (DOT-DC), the Washington Metropolitan Area Transit Authority and the American Public Transit Association, an association of urban mass transportation operators. The Urban Mass Transportation Association, as mentioned before, is the federal agency which allocated subsidies to the various agencies and authorities concerned. DOT-DC with the Washington Metropolitan Area Transit Authority is responsible for developing the Transition Plan for transportation subject to federal subsidy.

We asked these agencies for their views on the results of the implementation of US-DOT's regulations, and on integration of the disabled into the mass transportation system, whether the implementation of these regulations achieved such integration and whether the system as implemented met the transportation needs of the disabled.

Generally, the attitude of the persons we saw was not optimistic. Ridership on all systems made accessible, either because of the US-DOT regulations or similar state regulations, was low and remains low. Even on the system considered the most successful, that of Seattle where the system averages about six lift-assisted boardings per day, ridership is very low. Apart from the fact that there are very few users of the fixed-route systems accessible in the United States, there were, especially at the inception of these services, many operational problems associated with their implementation. For example, the costs for maintenance in the Washington service were very high and we were told that there had to be one equipped bus available for every bus in service in case of breakdown. Lift breakdowns and malfunctions were common.

In Washington and in Detroit, where we visited with representatives of Department of Transport of the City of Detroit and the South Eastern Michigan Transit Authority we were told that these difficulties would undoubtedly lessen with time. However, it was believed that ridership would not improve.

Similar conclusions are outlined in a report issued by the US-DOT, The Accessible Fixed-Route Bus Experience, which summarizes the experiences of eighteen centres which operated lift-equipped buses on fixed routes.

When we went to Washington in mid-May of 1981, no one really knew what was going to happen to the section 504 regulations in view of the recent change in administration. The regulations at the time were still in place but the general view was that the new administration would be in favour of local options, meaning that each community was in the best position to decide on the type of service for the disabled in the particular area. Accessible urban buses on regular fixed-route schedules would therefore no longer be required and transit authorities could, in consultation with the

disabled of the particular community concerned, choose a special or parallel transportation system based on a demand/response schedule. In fact, a recent case decided by the United States Court of Appeals for the District of Columbia held that the regulations in question exceeded US-DOT's authority to enforce the act and sent them back to US-DOT to determine whether the regulations were based on statutes other than section 504. Based on this case, very recent amendments to the regulations in question issued in August of 1981, and known as "US-DOT Revised Regulations on the Elderly and Handicapped" now refer to "adequate special efforts" on the part of the operators. This would allow for local options.

Apart from the political influences at work, and the decision and these new regulations (pending at the time of our visit), the general feeling, in our view, at our meetings with the agencies in Washington, was that adaptation of the mass urban transit system, both from the point of view of meeting the needs of the disabled, and in terms of costs, was not a success. It was to be expected that the American Public Transit Association, being the party which initiated the suit resulting in the decision that US-DOT had exceeded its authority under section 504, particularly felt that such adaptation was not the solution to providing transportation service for the disabled and that mobility was more important than integration, at least as far as transportation services went. But representatives from the Urban Mass Transportation Authority and DOT-DC also felt that adaptation of the system was not the answer to the mobility needs of the disabled and that, at the very least, a combination of services was needed. At the Washington Metropolitan Area Transit Authority, we were given some of the background leading to the legislation. Basically, the issue of accessibility to mass transportation systems was one of civil rights. The idea of mainstreaming the disabled into the mass transit system was seen as a part, and an expression, of the disabled person's independence and participation in society. The concept of mainstreaming:

was an important concept for veterans of the Vietnam War trying to take up civilian lives again and for many young people seeking education and work opportunities. The Rehabilitation Act of 1973 was seen as a declaration of the civil rights of handicapped persons. (M. Snyder, "Working Toward Mobility with Handicapped and Elderly Persons.")

For the Washington Metropolitan Area Transit Authority itself, a regional organization which transgressed state boundaries, it was easier politically and administratively at the time to go the integrated route rather than institute a parallel service. In any case, the feeling at the time of our meetings in May of 1981 with the Washington Metropolitan Area Transit Authority was that although the rights of the disabled had to be respected, it was better to have a separate service for them. Reasons given for this were high costs, in particular maintenance costs, lack of flexibility in scheduling and, of course, the relatively small market with regard to use of the lifts and the consequent low ridership.

These views were expressed even more strongly when we met with the Detroit Department of Transport and the Southeastern Michigan Transit Authority in Detroit.

iii) Meetings with the Detroit Department of Transport and the Southeastern Michigan Transit Authority

These meetings took place in mid-July, after the Court of Appeals decision referred to above. However, even though it was felt by the representatives with whom we met that the federal regulations would soon be changed, the state legislation, Public Act 140, was still in force.

The City of Detroit and surrounding counties has a population of approximately 5.5 million of which 4.5 million live in the counties. At the time of our meeting, Southeastern Michigan Transit Authority (SEMTA) operated the service for the disabled in the counties, while the Detroit Department of Transport (D-DOT) operated the service in the city. The latter is a fixed-route accessible service where either part or all the buses on a particular route are lift-equipped. In fact, in the City of Detroit, four lines out of fifty have all lift-equipped buses. These lines constitute the main arteries of the city. Basically, this service was chosen because of state legislation referred to above, and regulations which imposed a moratorium on the purchase of new buses without lifts. This service has been in operation for three years.

The experience of fixed-route accessibility has been evaluated after ten months in Report of the Demonstration of Corridor Vehicle Accessibility in Metropolitan Detroit prepared by SEMTA. The report describes the demonstration of corridor vehicle accessibility in metropolitan Detroit, how and why routes were chosen, the marketing and advertising used, etc. The conclusion to the report (prepared on the basis of ten months of service and verified by representatives of D-DOT and SEMTA after three years of service) stated that fixed-route accessible linehaul service did not appear to provide mobility for any significant percentage of the handicapped population and that consequently, the cost per user (on one line \$480.65) would remain high.

Fixed-route accessibility on the regular buses was seen as a failure for several reasons:

1. It was stated that an egalitarian system could never provide a high level of service. This attitude went right down to training of drivers and cleaning of stations. Since terminal staff know that no one is going to use the lift-equipped bus, at times they do not even put them on the route.
2. Low ridership was another reason why fixed-route accessibility was not considered a success. The cause of such low ridership was cited as the necessity for total accessibility from curbs to buildings at final destination, terminal buildings, as well as accessibility of all lines. The argument put forward by the groups pushing for fixed-route accessibility is that the whole system, including feeders and not just the main lines, had to be totally



accessible before people will use it. This point is elaborated upon in a paper by J. Falcochio discussed in part iv.

3. Driver training was cited as another reason. Although drivers were trained on the main line routes, they are not uniformly trained and in any case do not deal with the disabled as a routine thing. Thus, there is an attitudinal problem.

The general view was that if the legislation changed, fixed line accessibility on regular buses probably would not be continued. The present lift-equipped buses would be kept, but new ones would not be purchased.

The other service operated for the City of Detroit by SEMTA is basically a suburban service. It does not allow for pick-up from point-to-point in the city. SEMTA provides funding for seven counties and operates six of them. These have been in operation for five years. In some counties, service for both the able-bodied and the disabled is provided by small buses and vans. In other counties, there are regular size buses (on fixed routes and schedules) in addition to the smaller vehicles.

What we found interesting about the services provided by SEMTA was that in some cases the service in question began as a service for the disabled and the elderly: it would start on an "on-demand" basis for these persons and as travel patterns emerged, bus schedules were developed around the demand centres, such as between senior citizen homes and shopping centres. Able-bodied are permitted to use these services as well, but the services are geared around the travel needs of the disabled and the elderly. Not only are many of the buses lift-equipped but the drivers are specially trained to handle disabled passengers. In planning and developing services in the suburban Detroit area, a combination of services and schedules is used, working with the small buses and vans. Planners told us that there were at least ten to fifteen different types of schedules involved in doing so. The one chosen for any particular area depended on the ridership, and different solutions were provided for different areas. Some of these schedules include:

a) Dial-A-Ride (DAR)

This is basically a demand/response service on a loose schedule, where able-bodied and disabled alike can phone in and request a ride at a certain time. Normally only a half-hour notice is required, but there may be occasions when the van is not in the vicinity and the waiting period is longer. This is the only service closely resembling a taxi service, the difference being that it is curb-to-curb, not door-to-door. DAR is used to define the market in order to develop more definitive routes and schedules.

#### b) Scheduled Fixed-Route Small Buses

There are many permutations of schedules on this service. Basically the scheduling is not as formalized as with the line buses, described below. In some cases, certain stops are designated, and although there is no fixed schedule, a person can call in and be told to be at the closest designated spot at a specified time. This is called Dial-A-Spot. In some cases, a timetable is published giving specific times for two towns, and the bus must be at the towns at these times. In the meantime, however, the bus is available for dial-a-ride service for points located between the two towns. Another type of service is to have the fixed schedule for two points as just described and a fixed route but allow time for deviation from the route to pick up and deliver a disabled person who lives off the route.

#### c) Line Buses

These are also small buses but they are operated on a fixed route and schedule. There are less than ten of these in the main counties.

One goal of SEMTA is to get away from the demand/response system to a fixed-schedule service. The flexible scheduling described above, decided upon as a result of evaluating the response to the Dial-A-Ride or Dial-a-Spot, is the first step to a more formal scheduling.

Another goal of SEMTA is to get full use of the buses, and to this end, chartering out is permitted.

In the areas where there are both small buses and regular-size line buses, SEMTA's aim is to schedule the small buses so as to provide a complementary service to the large buses but not a duplication of service. Compared with the fixed-line accessibility on regular buses, a brighter future was seen for the special services operated by SEMTA in the urban areas, as well as in the suburban area, with experimentation, as mentioned before, into different uses and scheduling for the vans, the ultimate goal being maximum use of the vehicles.

From the beginning of the programme, SEMTA, as well as D-DOT, consulted with an advisory committee made up of twenty per cent physically disabled persons, including the blind. Such consultation was a requirement of the regulations under section 504, but the type of committee decided upon was up to the agencies, operators and disabled concerned. We were told that this committee, which originally wanted accessible buses on a fixed-route regular-line basis, is now pushing for a higher level of service rather than an egalitarian system. The latter experience echoes that of the Victoria Project, which will be outlined in part C.

#### iv) Commentary on the American Experiences

A paper presented by John Falcocchio of the Polytechnic Institute of New York, at the Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, in Cambridge in 1981, "Wheelchair Traveller's Response to Lift-Equipped Buses Operating in a Fixed-Route Transit System," attempts to analyze which factors contribute to the lack of use of the lift bus through a survey of wheelchair users. The study concluded that equipping the bus with a lift does not provide access in a real sense to persons in wheelchairs. The writer describes the basic trip tasks of bus travel in getting to and from the bus stop and waiting for the bus and concludes that:

Since wheelchair users in Westchester County currently travel by modes other than the bus, it must be inferred that these modes are seen as superior to the bus in satisfying travel needs. If we want to encourage use of the lift bus, we must increase its attractiveness relative to the alternatives available to wheelchair users.

He then goes on to state, in reference to the policy of requiring transit companies in the United States to have lift buses in their systems that:

From the evidence available to date, the present approach is incomplete because it is just concerned with the conveyance system, while ignoring the complementary components of the total system; and it deals with a solution domain which seems to respond poorly to the mobility needs of wheelchair users.

The City of Calgary issued a report in April of 1980 entitled Calgary's Light Rail Transit Accessibility to Handicapped Persons. Although it related to commuter rail service in Calgary, it summarized the experiences of several American cities to support the finding that:

the experiences of other cities in no way substantiate that full accessibility of mass transit facilities is desirable or cost effective. More importantly, fully accessible transit systems do not appear to meet the mobility needs of the handicapped in the same way as specialized portal-to-portal services do.

The Calgary report appears to be in agreement with the Falcocchio report that one of the reasons that the lift-equipped fixed-route buses are not used is that they are only one component in the total

system — buildings, curbs, traffic, topography, feeder services — all play a part in determining whether a traveller in a wheelchair will use the bus. The Calgary report talks of "activity linkages" and states that:

any transportation system that minimizes the number of "activity linkages" will provide a service to the transportation handicapped that is more sensitive to their mobility needs.

This view was confirmed at our meetings with D-DOT officials after their three-year experience with the lift-equipped buses.

In our findings, we point out that the importance of the number of "activity linkages" in the context of intercity bus transportation as well as the necessity for accessibility of the "complementary components of the total system" would not appear to be as important as in the case of urban travel. However, as the need for accessible feeder services is equally relevant to both types of service, these commentaries are applicable to the Roadcruiser service in Newfoundland.

#### C. Canadian Experiences: The Victoria Project

We were most interested in an experiment conducted in Victoria, British Columbia. We originally read about it in The Rehabilitation Digest of July, August, and September of 1980. Our interest in this project was based on several points:

1. It was Canadian and, therefore, was not instigated, as in the case of many American projects, by legislation;
2. There was 100 per cent accessibility on the route chosen;
3. The system had been operating for a year before the final report on the results of the project were written;
4. The route was carefully chosen to meet what was felt to be the greatest demand for accessible transit service — thirty per cent of the population along the route chosen was over sixty-five years of age;
5. A Handicapped Advisory Committee was formed to recommend the choice of mode of transport which it felt could be appropriate in meeting the mobility needs of the disabled community of Victoria. After



considering various options including a special service, the committee chose lift-equipped buses on the regular bus system. The committee, consisting of representatives from social service agencies, organizations for, and of, the disabled, the Urban Transit Authority (UTA), and the Ministries of Labour, Human Resources, Health and Education, and the Vice-chairman of the UTA's Board of Directors, also recommended assignment of the buses (in this case it opted for total accessibility on one route), and monitored and advised on the equipment of the demonstration project. According to the final report, the service has been monitored extensively for both ridership and equipment performance;

6. In addition, the publicity for the experimental service was considered to be relatively successful and reached approximately ninety per cent of the potential users.
7. The advisory committee, which had originally opted for the accessible fixed-route bus, has, after evaluating the experiment, expressed a preference for a special or "custom" service.

Because of all these factors and especially the enthusiasm, interest and coöperation which appears to have existed at every level of this project, we were eager to see the results of the service and the conclusions reached in the final report.

The results were negative with respect to both cost implications and meeting the mobility needs of the disabled. In fact, the conclusions to the report reveal that:

- ... one principal finding was that 82% of users and 84% of non-users of the service think that a Custom Service would be better than lift-equipped buses.

The report concluded that the cost per trip, estimated to be \$57.86, was expensive compared to custom service (demand/response, door-to-door, van-type service at \$8 to \$10 per trip). Keeping in mind for our purposes that these findings on costs must be looked at in the context of urban transport and not intercity service, we found it pertinent that the report concludes:

- ... the evidence seems to suggest that the needs of the handicapped, can be better met, both in quantity and quality of service, by concentrating efforts on demand-responsive Custom Service alone.

In addition to this conclusion, a survey conducted by UTA on the users and non-users of the service reveals that:

... 86.0% of those questioned expressed a preference for a demand/responsive system and this only dropped to 83.7% when they were asked their attitudes if all buses were made accessible on all routes in Victoria.

Furthermore, the results show there is little difference between the attitudes of users and non-users, with the latter group expressing a slightly greater preference for the custom service.

At our meetings in Newfoundland, we were told that if the disabled were given a choice of a special or custom service and a lift-equipped Roadcruiser bus, they would pick the special service; the issue, however, was not of preference, but rather the principle that the disabled be integrated with the able-bodied partly as a rehabilitative measure and partly because access to public mass transportation was a civil right. In the Victoria experiment the advisory committee itself, which consisted of representatives of consumer groups for the disabled as well as social service agencies among others (those two groups, which in Newfoundland were the most vociferous in demanding fixed-route accessibility at the public meetings), changed its mind on the type of service and now have opted for what is called a "Custom Service" in the report. The accessible buses are being reassigned to Campbell River, a town of about 20,000 people for which the four accessible buses will provide the total bus network, thus giving 100 per cent accessibility on the fixed bus route for the whole town. We have been told that this service will commence in January of 1982. It will be interesting to see the results of this experiment.

In its discussion of persons in wheelchairs, one of the findings of the report was that only three of the twenty wheelchair residents identified along the route had used the vehicles. The report was unwilling to draw specific conclusions because of the few people contacted, but the results paralleled the results for all respondents described earlier. The report further notes that:

... of the non-users, some 72.7% mentioned that they had problems in getting to the bus stop or similar problems.

One of the statements made by representatives of COD at our meetings in Newfoundland, was that we, as Inquiry Officers, ought not to be concerned with how the disabled would get to the bus terminal. Our sole concern ought to be to make the service accessible. The reasoning behind this view was that everyone, whether able-bodied or disabled, had the same difficulties in getting to the terminal since both groups, in most cases, used another form of transport to get there. While we recognize that the difficulties in getting to the terminal in the case of intercity travel differ from those involved in urban travel, we cannot avoid consideration of at

least one factor common to both urban and intercity travel. That factor is the necessity by many travellers to use feeder services. Where those travellers are disabled, the inaccessibility of such feeder services will inevitably be a factor in non-use or low-use of the Roadcruiser service.

Another point brought out by the Victoria Report is the result of that section of the survey dealing with ambulant respondents:

As the ambulant formed the major part of the survey sample, the results for the ambulant tend to follow the aggregate results rather closely. However, it is of interest to note that they expressed a higher preference for custom service than the wheelchair users. There appears to be no simple explanation as to why this is so. Possibly their ambulant abilities may make them less sensitive to any feeling of "stigmatization" associated with the special purpose vehicle.

Although, as the report points out, there is no simple solution to this preference, this issue of stigmatization associated with a special service was also pointed out to us by COD and social services representatives on several occasions. It is perhaps interesting to note that when we visited some individual disabled persons, who lived in sparsely populated communities in the fringe areas where they were completely integrated into the social life of the community and accepted without question as an integral part of that community, there was no feeling of "stigmatization" associated with a special service either.

In particular we are reminded of one person from a small community on the east coast of Newfoundland, whom we visited while conducting our public meetings in May of 1981. Injured in a car accident twelve years ago, the man is in a wheelchair. He does not use the Roadcruiser as he has an alternative means of transportation; his daughter has a car. He said he would prefer a parallel service to a lift-equipped Roadcruiser and it would not bother him personally to be separated from his family in transit. He felt that, as a disabled person, he had accepted his limitations, and, living in a small village, he felt completely integrated into the social fabric of the village. As long as he was able to get where he wanted to go he would be happy.

Although we do not wish to draw firm conclusions from visits involving the disabled living in small communities because we feel we did not meet with enough individual disabled persons to make such conclusions, it would appear that where an individual is integrated, as he probably will be in the case of a small community, into the life of the community, the question of feeling stigmatized by using a special service does not appear to arise.

In conclusion, coming back to the Victoria Report, we would like to make the following comments.

Despite the negative results from the city's experience with an accessible fixed-route bus service, there is much to be gained from the spirit of coöperation among all groups involved in the project and the positive attitude of the government in instituting the programme. We particularly appreciate the continued existence of the advisory group, its flexibility in deciding to put on a special service after the negative feedback on the fixed-route accessible service and its continued monitoring of the special system. In our view, such participation is crucial to the success of any service that will be developed.

Another example of such participation was seen in SEMTA's approach in Detroit. SEMTA is continually changing schedules and rearranging routes; monitoring and feedback of the system is the key to its development and its success.

Also, we note that the accessible buses in Victoria will be used in another experiment, this time under different conditions: they will now provide the complete network for an entire town.

Participation of the type seen in the Victoria Project does not, of course, guarantee the success of the system. As was pointed out in the US-DOT report in referring to the relative success of the Seattle project:

Handicapped spokespersons felt that the involvement of the disabled community in all phases of this project, the set of origins and destinations served, and the positive attitude and commitment of Metro personnel to make the service work were important factors in generating the level of lift usage being experienced. Yet many of these characteristics are not unique to Seattle.  
[Emphasis added]

Our conclusion, therefore, is that even with respect to projects having the same positive elements working for it as in Seattle the projects in question were not successful. However, we feel that as long as both the advisory committee, in coöperation with the operators, are willing to be flexible in their approach to the service, as it appears they are in Victoria and are willing to continually monitor, report on, and adapt the service as it develops and as travel patterns can be distinguished, a service which will best suit the needs of the disabled will ultimately be developed.

#### D. European Experiences: Sweden

In Sweden we met with officials of the urban and county services for the disabled for the county of Stockholm and also with representatives of the Nationwide Service for the Disabled. These services can be



roughly divided into urban and intercity services respectively; however, in reality as the county of Stockholm encompasses twenty-three municipalities having a total population of 1.5 million, it includes commuter and suburban services as well.

Public urban transport in the Stockholm county is basically a special service consisting of special buses equipped with lifts and an attendant and the use of taxis for which chits are provided. A Board of Entitlement decides who is entitled to use the buses and obtain subsidization for the taxis. The criterion for entitlement is (a) domicile within the Stockholm county and (b) a permanent ambulatory handicap such that one can move on or use public transport only with considerable difficulty. Once entitled, the person concerned is issued an identification card and is permitted unlimited trips on the special buses for a base fee of five kroners (about \$1.25) and seventy-two taxi trips up to 30 kilometres long for the same price without any limitation on purpose of trips. When the seventy-two trips are used up, the person concerned must ask the Board of Entitlement for more, giving his reason for travelling and chits are not issued for pleasure trips per se. For trips over 30 kilometres, another chit must be submitted. Entitled persons are permitted to use the regular public transportation system free of charge with an attendant also travelling free, in order to encourage the handicapped to use the regular mode whenever possible.

The Nationwide System is a three-year experiment. It is run along the same lines as the county system; persons who are "entitled" can travel at a base rate of a second class rail fare by rail or by a combination of taxi and plane. Persons entitled are:

Those persons who due to a severe permanent disability must use a means of transport that is especially expensive.

This includes those persons who must ordinarily travel by train with an attendant but who could, if they went by plane, travel without an attendant. These persons pay only for the price of a second class train ticket — but are entitled either to take the train (first class, if necessary) with an attendant (free) or travel by air, with or without an attendant (travelling free of charge). The difference in the fare is made up by the state. The journey must be for recreational reasons only, since medical trips are paid for out of public funds anyway and employers pay for business trips as they would in the case of other employees. For a journey to be considered a national transportation service, it must be longer than 100 kilometres (62 miles) one way and it must go beyond municipal boundaries. The guidelines for the National Transport Service state that the policy of the Swedish government is to progressively adapt all means of public transport for use of the disabled but that the new transport service, the national service just described, be created for the severely handicapped. The term "severely handicapped" is not defined in the guidelines but the guidelines do specify that the disability must be permanent (lasting at least six months). One example given in the guidelines respecting travellers entitled to use the service is of a person in a wheelchair going on

a long journey and requiring, if the journey is by train, help in getting to the washroom. The traveller has the choice of travelling with an attendant on the train or on the plane with or without an attendant.

We would like to make a few comments with respect to the Swedish system — both regarding what we see as its merits and drawbacks.

Its merits lie in the fact that it eliminates the need to estimate or obtain numbers of potential and actual users for the purposes of determining schedules or routes. As trips are paid on an individual basis, there is no immediate outlay of capital. It does not involve drastic adaptation of presently-used equipment. In other words, it uses the most appropriate and expedient means available for transportation of the particular disabled and subsidizes its use. The disabled are encouraged to travel by air because they can often travel by airplane without an attendant. It does not separate the able-bodied from the disabled while travelling (although it is undeniable that the disabled receive special consideration through the subsidy involved). It limits the number of persons entitled to use the system to severely handicapped, a term which, considering the examples given in the guidelines, would appear to include anyone requiring an attendant on a train. It would, in particular, appear to include anyone travelling long distance in a wheelchair by train, such as Clarris Kelly (see Railway Transport Committee's Order No. R-30742 and Decision, March 21, 1980), who, although considered self-reliant by the CTC for a trip broken into two segments — London - Toronto, Toronto - Ottawa — with stopover and washroom facilities in Toronto, would, for uninterrupted longer journeys probably not be so considered, and, if domiciled in Sweden, would be one of those "entitled" to use the Nationwide Service.

One of its advantages is that such a service is probably less costly, in many cases, to subsidize individual trips in this way, than it is to make expensive adaptations to existing equipment. It would appear that this was the thinking behind the Swedish system, even though one of the long-term objectives of the Swedish government with respect to transportation of the disabled is that mass transportation systems be adapted to accommodate the disabled.

We have made our own cost estimates for a combination air-taxi service for non-ambulatory and severely ambulatory-impaired persons in Newfoundland, based upon the concept of the Swedish Nationwide Service, and these estimates are set out in the Options section.

The drawbacks to the system in Sweden, applying for the moment some of the arguments we heard during our public meetings in Newfoundland, are that (a) it treats the disabled differently from the able-bodied in that it gives them special treatment and requires them to obtain a special card (thus identifying them as disabled), and (b) it does not give the disabled the same options as any citizen to travel on his own by any means he wishes — including the bus. (We have noted, however, that it has the advantage over a separate bus system in that it integrates the disabled with the able-bodied).

From our own viewpoint, one of its drawbacks is that it does not provide the best means of finding out and developing a market and giving mobility to the maximum number of persons in the long run. In essence, it provides a fixed-route, intercity service, by a different and more expedient means than the intercity bus.

In line with its long-term goal of progressively adapting mass transportation services for accommodation of the disabled, we saw in Stockholm a subway which was equipped with an inclined elevator lift. Also, in Gothenburg we visited the Department of Handicap Research of the University of Gothenburg, where there is a study on the adaptation of an interurban bus for the disabled, including installation of a lift. Although we found the work completed to date most interesting, it must be remembered that the usual length of an interurban journey in Sweden is about one to one and a half hours, so that any comparison with travel in Newfoundland should be made on this basis. However, we found the types of lift designs, as well as the wheelchair restraints, relevant to our inquiry and we await further information of any demonstration model that makes use of this bus. Apparently the implementation of a project of this type is undertaken by choosing a particular area of the country involving a few towns between which the bus is tested and evaluated.

This was done in the case of another interesting project, this time with urban buses in the town of Halmstad, involving a raised platform at certain key stops. The bus is guided by remote control to part at the correct place, and the platforms are heated in winter to prevent the accumulation of snow. We were told that the time saved by use of the platform instead of mounting steps pays for the cost of installation and operation of the system. We considered this raised platform approach as a possible option for Newfoundland and found that it would be difficult to change the arrangement of the existing larger terminals and their patterns of loading passengers to one of loading from a platform, although this could perhaps be a viable solution at smaller terminals. In addition, such platforms may be more appropriate to express services where the only terminals involved are those at the points of departure and destination. The platform undoubtedly has advantages for the loading of all passengers, but the difficulty of wheelchair access would remain because of the narrow door on the MC-9 bus (see Appendix H).





## IV FINDINGS

### 1 Introduction

The Roadcruiser service is an intercity bus service for the general public. Since the disabled form part of the public, it is evident to us that there is a duty on the part of that service to accommodate them as far as is practicable to do so. The issue is to determine the extent and nature of this duty.

We are guided by section 3 of the National Transportation Act, attached as Appendix G, which speaks generally of an "economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation". Thus we must look at costs, adequacy and efficiency of service among other things. In determining what is an adequate and efficient service for the general public — both able-bodied and disabled — the nature of the Roadcruiser's operations and the profile of the disabled population in Newfoundland must be considered. In the light of those two factors, the options will be evaluated in terms of their costs and effectiveness. In addition, a consideration of the "best use of all available modes" as stated in section 3 of the NTA should form part of such evaluation. The examples of other jurisdictions which we have studied provide, within limitations, some guidance in this task.

### 2 Nature of Roadcruiser's Operations

The Roadcruiser service is a subdivision of Terratransport which in itself is a subsidiary of Canadian National Railways (CN). Terratransport, formed in 1979, operates all CN surface transportation services in Newfoundland.

The Roadcruiser service is an intercity service which connects major centres across the province and operates over the Trans-Canada Highway. An element of Roadcruiser's operations, and indeed of most intercity bus travel, is the use of numerous drop-off locations (there are thirty-four stops on the transisland route, two of which are meal stops of thirty minutes each and the rest, a maximum of ten minutes). Many of these stops are without extensive facilities. In fact, most station stops do not belong to Terratransport; rather, they consist in most cases of small stores and restaurants. The service is run on several schedules with slight deviations in some areas and on some routes. Keeping to the schedule is of the essence to Roadcruiser's operations, especially the transisland schedule which already takes fifteen hours. We noted when we took the Roadcruiser across the island that the driver was not permitted to make up for time lost at the station stops by increasing his driving speed above the speed limit between stops. His time, including the time spent at station stops, was automatically recorded on a card which was submitted at the end of the trip.

The service in question is seen by many as a replacement for rail passenger service which was ordered discontinued in 1968. Because of this, intercity bus operations in Newfoundland are often compared to intercity rail services. However, rail has certain advantages inherent in its operation that make it more adaptable to providing access to the non-ambulatory and severely ambulatory-impaired. Railway stations can be equipped with station-based lifts at many locations, something not feasible in many bus operations given the nature of the drop-off points involved. Bus operations, however, have the flexibility inherent in their equipment to deviate from the route, and such flexibility increases with smaller buses. In fact, the basic premise of one of our recommendations is the use of such flexibility both to find out and develop the market.

### 3 Profile of the Disabled

Information gained from the inquiry indicates that the number of non-ambulatory and severely ambulatory-impaired persons may be as high as 7,500. This figure, however, does not represent the users or potential users of the Roadcruiser. Many of the estimated 7,500 live in communities which depend on feeder services to connect with the Roadcruiser. These services are not accessible and, in many instances, the schedules do not conveniently coincide with the Roadcruiser's. Many other disabled live in communities which have a local bus service or taxivan service which is more convenient for them to use; this is particularly true of the communities on the east coast where the transport demand is for service to St. John's. Again, we were told that many of this number would not use the Roadcruiser because of the nature of their disabilities. Finally, many of them prefer, or are required, to use a car, taxi, or other vehicle.

The present users of the Roadcruiser by the non-ambulatory or severely ambulatory-impaired may be as many as 1,250. The latent demand, if the bus were accessible, is virtually impossible to estimate, although studies indicate there might be a twelve per cent increase in the number of trips. These figures indicate, if anything, the need to examine further the extent of the market, and in fact, that is the chief purpose of Recommendation 3.

The main purpose of travel on the Roadcruiser is for medical visits to St. John's. In general, the demand for travel for leisure or recreation is small. St. John's is by far the most popular centre, largely as we have said before because of the medical facilities located there. There was, however, a mild interest in travelling to some of the other centres on the Roadcruiser route, Corner Brook in particular. No one indicated a desire to take the Roadcruiser for purposes of connecting with the marine ferry to travel to Sydney, Nova Scotia, and other parts of Canada. The subject of a transisland trip was brought up only by the disabled on the west coast who had a need to travel to St. John's for medical visits.

## 4 Operational Options

### A. Fixed-route Accessibility

Fixed-route accessibility is favoured by the Parliamentary Committee which, in Recommendation 86 of its report, recommends in part that one lift-equipped bus travel each day in each direction on the transisland route.

CN in their 1979 brief and Roadcruiser in its 1981 submission to the inquiry put forth a number of options with regard to retrofitting the MC-9 bus, a drawing of which is attached as Appendix H. The cost of the options vary from \$130,000 to \$900,000.

The higher estimate is for making all their buses accessible. This apparently is required if the service referred to in Recommendation 86 is implemented. Although no provision was made for wheelchair space in that report, presumably allowance for such space would be incidental to installation of the lift. Roadcruiser, in its cost estimates, provides for space for two wheelchair securement devices, and an enlarged washroom but no allowance for making the terminals accessible.

While we believe that Roadcruiser's cost estimate relating to the number of days that an extra bus has to be brought into service due to loss of seating capacity is realistic, other aspects of its cost estimate are high. In fact, Terratransport officials admitted that there is no sound basis for some aspects of their operating cost estimates relating to this option because the operation has not been tested. Furthermore, the estimated costs for retrofitting the MC-9 bus appear high in the light of the TES report. From the foregoing considerations, therefore, it is our opinion that both the estimate of \$130,000 for retrofitting two MC-9 buses on a two-day regular schedule as well as the estimate of \$900,000 to provide the service recommended in Obstacles are too high, and such adaptation could probably be completed at a lower cost. That lower cost is extremely difficult to estimate. The figures in the TES report are not based upon the same premises as those of Roadcruiser and therefore reliable comparisons cannot be made. For example, the operating costs of TES's demonstration project are based on a six-month experiment whereas Roadcruiser's costs are based on annual operation of the entire fleet.

However, quite apart from the costs involved, is fixed-route accessibility on the Roadcruiser the most appropriate option in the circumstances?

It is our belief that this kind of service, whether involving 100 per cent accessibility (lift-equipped buses on all schedules) or less, including the Obstacles recommendation of one bus per day in each direction, is not the most appropriate for several reasons.



First, we have seen in our study of other systems and in our study of the particular situation in Newfoundland that fixed-route accessibility lacks the flexibility necessary in developing a service for the disabled, in particular the non-ambulatory and severely ambulatory-impaired. The lack of flexibility encompasses schedules, routes and types of vehicles.

As for schedules and routes, the experiences of SEMTA and D-DOT in Detroit with both line buses and smaller buses on less rigid routes and schedules have underlined the need for flexibility in this regard. SEMTA's experiences in particular emphasized that fixed-route accessibility is the last step in planning a transportation service, not the first step, the first step being the determination of the travel patterns and location of the market through the use, in part, of flexible schedules and routes. Also, bus drivers with experience in driving the disabled pointed out the need for such flexibility when transporting some disabled persons in order to allow, for example, extra time in boarding and disembarking, in making emergency stops and in deviating from the route on occasions. Such flexibility in schedules and routes is not possible on the fixed-route buses where keeping to the schedule is essential to the operation of the service.

As to the type of vehicle, it is our view that fixed-route accessibility using regular-size buses does not provide the flexibility necessary for providing the service needed, or for the purposes of determining and developing the market. A smaller vehicle would provide such flexibility because it has the capacity to deviate from the main route onto small roads that are not as well-developed.

Second, fixed-route accessibility does not provide the most appropriate means of serving the principle of integration emphasized by the spokespersons of several groups representing the disabled as being the key factor in any service for the disabled. It would also appear to be the basis of Recommendation 86 of Obstacles which recommended the use of one lift-equipped bus per day in each direction. It is our view that a better way of providing a service which would provide mobility for both able-bodied and disabled is not by starting off with the service already in place and developed around the needs of the able-bodied but to start with the disabled segment of the population, develop the service in response to their requirements as to the type of vehicle, scheduling and route, and build the service for the able-bodied around that service.

Third, it is our view that fixed-route accessibility will not provide mobility to a significant portion of the persons whom the service is intended to benefit, because it ignores the wide diversity of disabilities even among persons in wheelchairs and attempts to provide a common solution, where in many cases individual solutions may be more appropriate. This conclusion was also reached by Mr. Mettler-Meibom, of Socialdata, Institut für empirische Sozialforschung GmbH, in Munich, Germany, in Mobility and Handicapped Persons, where he states that:

Handicapped persons and disablement situations are inherently so heterogeneous that one cannot proceed as if there were only one group, let alone one kind of demand or one policy for all handicapped persons.



...The need is rather to identify target groups for policy and to assist them with measures tailor made for them. The much discussed lifting platform on buses helps only a small minority of the mobility-limited and not the mobility-limited as a group!

Fourth, maximum use of fixed-route accessibility depends in part on equally accessible feeder services which are not available in Newfoundland. Although getting to the terminal does not present the same difficulties in the intercity environment as in the urban environment, and we agree with views expressed at the open meeting that able-bodied and disabled have similar difficulties in this respect, the need for accessible feeder services is a separate issue. Such services are especially relevant if the option chosen is fixed-route accessibility. We had at least one example of the need for accessible feeder services expressed at one of the public meetings, in the case of an individual in a wheelchair who had to take the Baie d'Espoir to Grand Falls bus service (not accessible) to connect with the Roadcruiser at Grand Falls.

The air taxi service described in Section E does, in a sense, provide for fixed-route accessibility but by different modes: the need for accessible feeder services, therefore, is the same for this service as well. Individuals must be able to get to the terminals along the route. However, smaller buses with flexible routes and schedules can provide service not otherwise possible with fixed-route buses, thus partially alleviating the problem of inaccessible feeder services.

Finally, fixed-route accessibility requires retrofitting of the MC-9 bus as there is no standard intercity bus on the market that has a built-in lift. Although it is evident from the TES report that installation of a lift in these buses is possible, one wonders (especially after observing the Orion bus) whether there are not other vehicles more suited to lift installation.

The relative facility in retrofitting urban buses cannot be used as a precedent for the retrofitting of intercity buses. Intercity bus adaptation involves a lift which can negotiate the higher floor because of the baggage compartment, a problem which does not exist in the case of urban buses. A second door is required in the back of a retrofitted intercity bus, because of the narrow front door. In the urban bus there is already provision for a back door, and there are also wide aisles to allow for the lift in the front. In the intercity bus, the lift would probably be placed in the back to prevent further seat loss where the wheelchair must negotiate the narrow aisle. As for the question of seat reduction, this is a serious problem in the case of intercity buses where approximately ten seats have to be removed to install a lift with space for two wheelchair tie-downs. This problem does not arise in the case of urban buses with a different type of lift and also the use of flip-down, urban-style seats where space for wheelchairs has been made.

For these reasons, we do not consider any option which suggests retrofitting an MC-9 type bus and putting it into service on the Roadcruiser route on a fixed schedule as being appropriate. (This includes the demonstration project proposed in the TES report.)

This does not mean that fixed-route accessibility may not be an appropriate solution in different circumstances, — for example, a station-based lift or platform such as that used in Halmstad in Sweden may be suitable under certain conditions, perhaps, as already mentioned, for an express service operating between two points. We do not, however, agree with the approach suggested by Obstacles — that one solution (in the case of Recommendation 86, that of fixed-route accessibility) be applied nationwide. It is our view that every system must be examined on its own merit, and, in particular, there should be an in-depth study of each service and its characteristics, including such factors as the geography of the area, the population distribution, the present and potential market, the type of equipment currently used, and the travel patterns of the users of the service — before recommending implementation of any service, even at a regional level. Any recommendation on a nationwide basis would require further study beforehand.

## B. The Orion Bus

We feel that there is considerable merit in Terratransport's third option, in their 1981 submission, which calls for the use of two Orions equipped with a lift to be used on a modified route and schedule. We consider reasonable the costs which have been estimated for this operation, given the mileage on which the operating cost estimates have been based. The estimated total cost was \$357,000, less an estimated revenue of \$87,000, for a net cost of \$270,000. Included in these estimates is a figure of \$15,000 for driver training and \$30,000 for administration.

We visited with Ontario Motor Bus Inc., the manufacturers of the Orion Bus, a drawing of which is attached as Appendix I. We were very impressed by the versatility of this bus. As stated in the Roadcruiser brief, it comes in thirty and thirty-five-foot models and can have many special features, including a lift which operates out of the front door and converts into steps, air conditioning, coach-type seating, a kneeling feature to lower the first step, and space and securement devices for wheelchairs. As it is smaller than the MC-9, it has more flexibility in providing service in rural areas and may be able to provide in some places curb-to-curb or even door-to-door service. Particularly impressive about this bus was that the features in question, such as the lift, are not an addition to the bus (although Orion buses can be retrofitted) but are included at the time of original construction. The end result is a much more attractive bus than the retrofitted MC-9 with a Collins-type lift in the back as described in the TES report. An example of the versatility of this bus was demonstrated by the different uses it has in fact been put to date: SEMTA uses the lift-equipped coach model in Port Huron, and GO Transit uses the coach model without the lift in its regular suburban commuter service in Metropolitan Toronto. The Toronto Airport shuttle service between terminals one and two uses the lift-equipped model.

Ontario Motor Bus Inc. is presently developing a special model with the needs of the disabled in mind; this model is lower to the ground

and is equipped with a mechanical ramp rather than a lift for use as an integrated service primarily in an urban environment. We were told that this bus would be adapted for longer distances, but without baggage space. The coach model presently available has some baggage space.

We feel that the Orion coach model bus would be the most appropriate in developing a service that could be used by both the able-bodied and the disabled. It is not a special vehicle. In fact, it has been used to date primarily on regular fixed-route services. However, it can be built to accommodate the needs of the disabled. As mentioned before, its smaller size enables it to provide a more flexible service and one with the needs of the disabled in mind.

We do not think, however, that the two Orions operating on an accessible schedule as presented in Terratransport's brief is at present a viable proposal. We would first of all suggest different scheduling based on the estimates we have obtained. Second, we would prefer not to run a transisland service, at least during the experimentation stage of the programme, since travel patterns do not indicate a great need for such service.

#### C. Tranсетtes

Terratransport's 1981 submission to the inquiry suggested as their fourth option the use of four Tranсетtes operating on demand. The estimated cost of this option is \$357,000, less an estimated revenue of \$57,000 for a net cost of \$300,000. Included in this estimate is \$15,000 for driver training and \$60,000 for administration. The largest proportion of the costs are operating costs and these are dependent in large part upon the mileage. Terratransport estimated 200,000 miles and we consider this to be high given the indications we have of the potential demand.

We visited with Welles Corporation, a Canadian company and the manufacturer of the Wayne Tranсетte, a drawing of which is attached as Appendix J. The seating arrangement of this bus comes in many configurations and, depending upon the model, there can be space for up to seven wheel-chairs. It can also be equipped with coach-type seats, air conditioning and an automatic hydraulic lift. Roadcruiser's suggested configuration is space for three tie-downs and thirteen regular coach-type seats.

We found that this type of bus provides the flexibility needed to find out the market and to develop routes and schedules. It can also be comfortably used by the able-bodied. The schedule suggested by Roadcruiser is basically a two-day-a-week through-service on an "on-demand" basis run on the accessible schedule, and a local service "on demand". The accessible schedule referred to was the same as set out for the two retrofitted MC-9's or the two Orions.

Although we think this type of bus unit appropriate for the purpose we would like to see it put to, finding out the travel patterns and market in various sections of the island, it may not be the most attractive bus for developing ridership composed of the able-bodied and disabled users.



**D. Combination of one Orion and three Transettes, (or similar type of vehicle) supplemented by the Air Mode for Transisland Trips.**

We estimated that the total cost of this option would be in the order of \$278,000, based on capital and operating costs supplied by Roadcruiser. The estimate includes \$15,000 for driver training and \$60,000 for administration. The basis for the cost estimates is set out in Table 4. The costs are also based on the use of the Transette since the only costs we have for this type of vehicle are those submitted by Roadcruiser, which suggests the use of this vehicle in its brief. We, therefore, refer in this opinion to the Transette buses. However we are recommending the type of vehicle rather than the particular bus in question, and specify the Transette as such, mainly for the purposes of cost estimates.

This option assumes that the Orion would have a flexible schedule and route utilized, on, for example, the east side of the island for a period of six months while the three Transettes are operated on an "on-demand" basis or flexible schedule on the west side, out of three main centres, Port-aux-Basques, Corner Brook and Grand Falls. After an experimental period of perhaps six months the configuration of bus distribution can be changed. The Orion might then be operated on a flexible schedule and route on the west side of the island while the Transettes are operated on an "on-demand" basis out of the centres of Grand Falls, Clarenville and St. John's. This option uses the flexibility of the Transettes and the Orion to provide a service on both sides of the island. For transisland trips, the air mode can be used, a Transette providing service to the airport. In our view, this is the most suitable means of exploring and developing a market and, at the same time, providing a service.

**E. Combination of Air and Taxi**

For those persons who are unable to use the Roadcruiser (with manual lifting and as improved after study of the suggestions set out below) the most appropriate alternative might be to provide air and taxi service. It is estimated that the cost of this option would be less than \$180,000 including \$60,000 for administration. The basis for the estimate is set out in Table 5. This option is based on the Swedish Nationwide experiment referred to earlier. It will require a determination (perhaps through agreement between the operator and the disabled or through a board of entitlement) on who is eligible to use the service.

We have already discussed what we see as the merits and drawbacks of this system when discussing the Swedish nationwide system. Applying those considerations specifically to Newfoundland, one advantage of this option lies in the fact that it can provide an accessible intercity service, by air, between Stephenville, Deer Lake, Gander and St. John's, and by taxi between those centres on the Roadcruiser routes which do not have an airport; in addition, it is economically reasonable and does not require an



initial outlay of capital. Within its limitations it would be the most expeditious and efficient of the options available. Although it provides a different service from the Roadcruiser it is not a "separate" service because there is no special vehicle for the disabled involved — the entitled persons travel with everyone else on the airplane. The option also appears to be in accordance with the words of section 3 of the NTA which refers to an economic, efficient, and adequate transportation system "making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost....".

One of the drawbacks of this option is that it does not seek out or develop the market, nor provide maximum mobility to the disabled. In addition, as mentioned earlier, it provides for a form of fixed-route accessibility and as such, the problems with inaccessible feeder services remain. Finally, persons using this service must be able to use a taxi and their wheelchairs must be capable of storage in such vehicles. Since this may cause difficulty to persons having unfoldable chairs, a van may be required in certain cases.

Since this service is recommended as an experiment, and, as such, would involve direct subsidization during the experimental stage, it should only be available for trips that are not otherwise paid for by the provincial government.

### **F. Improved Roadcruiser**

As we have already stated, we believe that the Roadcruiser, as a public mode of transportation, ought to be made as accessible as possible to the public.

One of our findings is that the lift-equipped bus operating on a fixed-route and schedule does not provide a solution to many non-ambulatory or severely ambulatory-impaired persons and this was in part a result of the great variety and degree of disabilities involved. We discovered, however, both through suggestions made at the public meetings and elsewhere, including the study of papers such as the Dutch paper referred to earlier on a bus for the "lightly handicapped", that improvements could be made to the present Roadcruiser service without the installation of lifts and that such improvements could aid many persons who otherwise would find the bus inaccessible. Our recommendations include the study by Roadcruiser and the Advisory Committee of some of the suggestions and ideas in this regard, and we hope, the implementation of those that are feasible. We have not costed this option because it is preferable that suggestions made below are first examined, after which a cost of such changes can be submitted to the CTC's Motor Vehicle Transport Committee.

With regard to terminal accessibility, Roadcruiser stated in its 1979 brief that the requirement of the handicapped will be fully considered when renovations or alterations are effected to depots and terminals. Also, it gave no estimate on costs, as these would vary from terminal to terminal. Again, it is suggested that costs be estimated and submitted

to the Motor Vehicle Transport Committee after the feasibility of possible modifications are examined by Roadcruiser and the Advisory Committee. The ultimate responsibility for such costs could be decided upon at that time.

As to the issue of manual lifting, Recommendation 86 of Obstacles states that a mechanical lifting device or service be required on the regularly scheduled Roadcruiser service. In fact, since June 1, 1981, it has been the policy of Roadcruiser to require that its drivers, as far as possible, assist persons in wheelchairs to get on and off the bus. Reading the words of Recommendation 86 restrictively, it could be said that the terms of the recommendation have, in fact, been implemented. However, we heard from the groups represented at the public meetings, as well as several individuals, that a manual lifting programme was not sufficient and could only be seen as an interim measure. Even as an interim measure, it is our view that there is room for improvement and that the possibilities of the use of the Washington chair ought to be examined.

Specifically, we submit the following suggestions for examination:

1. For the deaf closed captioning equipment with red print in main terminals, a warning light that flashes five to ten minutes before departures and prior to spoken announcements; station stop announcements by a visual indicator inside the bus and telecommunication equipment in terminals.
2. For ambulatory impaired: extra handrails painted bright yellow on both sides of the door for the visually impaired, priority seating, use of a portable extra step from the ground to the first step and between the first and second step, extra handrails by the front seats to make sitting down and getting up easier, removable armrests on some outer seats to facilitate transfer from wheelchair, installation of seatbelts in front seats; use of the Washington chair or other similarly designed chair for manual lifting, use of ramps at inaccessible terminals, and accessible washrooms at key stops.
3. For the blind: tactile indicators on the steps of the bus and in terminals, and the use of Braille on notices in terminals and cafeterias.
4. For all disabled: the advance notice needed from those desiring pre-boarding assistance.

This list is not exclusive and other suggestions made on an on-going basis through members of the advisory committee should also be examined. In addition, and specifically with respect to terminals, the CN Marine's Advisory Task Force should be consulted and its recommendations examined, as it has had substantial experience in looking into accessible features for terminals.

Table 4

## EXPERIMENT 1

Orion and Three Transettes  
Supplemented by Air for  
Transisland Trips

Basis for Cost EstimateA. Cost for Buses

capital			
Orion	\$ 43,500.00		
Transette 3	<u>24,000.00</u>		\$ 67,500.00
incremental operating cost			
Orion	\$114,192.00		
Transette	<u>68,640.00</u>		\$182,832.00
revenue			
Orion	\$ 49,920.00		
Transette	<u>19,656.00</u>		- \$ 69,576.00

B. Cost for Air Services

air fare, Stephenville			
to St. John's	\$ 86.00		
Roadcruiser fare	- <u>31.50</u>		
net cost of air fare	\$ 54.50		
(400 trips)			\$ 21,800.00

C. Driver Training \$ 15,000.00

D. Administration \$ 60,000.00

Total cost of experiment \$277,556.00

Sources: Bus Costs provided by Roadcruiser; Air Fare, Eastern Provincial Airways tariff, Sept. 1981

Table 4(a)

## EXPERIMENT 1

## Cost of Operating Orion

A. Basic Assumptions

- |    |  |                         |
|----|--|-------------------------|
| 1. | seating capacity of Orion - 17 regular coach seats |                         |
|    | 6 spaces for wheelchair                            |                         |
|    |  | <u>23</u>               |
| 2. | average occupancy                                  | - 42%                   |
|    |  | = 10 seats per day      |
| 3. | revenue  | - 6¢ per passenger-mile |
| 4. | Orion operating                                    | - 6 days a week,        |
|    |  | - 52 weeks a year       |
|    |  | = 312 daily trips       |
| 5. | Orion operating                                    | - 266 miles per day     |
| 6. | labour cost  | - \$100.00 per day      |
|    | other operating cost                               |                         |
|    | (incremental only)                                 | - \$1.00 per mile       |

B. Estimated Cost

daily cost	\$	366.00
daily revenue		- <u>160.00</u> approx.
net daily cost	\$	206.00
annual cost for 312 daily trips	\$	64,272.00

Source: Roadcruiser.



Table 4(b)

## EXPERIMENT 1

## Cost of Operating Transette

A. Basic Assumptions

- |    |  |  |
|----|--|--|
| 1. | seating capacity of Transette              | - 13 regular coach seats<br>3 spaces for tie-down<br><u>16</u> |
| 2. | average occupancy                          | - 42%<br>= 7 seats per day, approx.                            |
| 3. | revenue                                    | - 6¢ per passenger mile  |
| 4. | Transette operating                        | - 6 days per week,<br>52 weeks per year<br>= 312 daily trips   |
| 5. | Transette operating                        | - 150 miles per day  |
| 6. | labour cost                                | - \$100.00 per day   |
|    | other operating cost<br>(incremental only) | - 80¢ per mile   |

B. Estimated Cost

daily cost	\$220.00
daily revenue	-63.00
net daily cost	<u>\$157.00</u>

net annual cost	\$48,984
-----------------	----------

Source: Roadcruiser.

Table 5

## EXPERIMENT 2

## Estimated Cost of Air and Taxi

Trip Description		Number of Trips			Cost (\$)				
Origin	Destination	Mi.	Users	Trips/ User	Total Trips	Cost/ Trip*	Revenue/ Trip**	Loss/ Trip	Total Loss
A. Taxi									
Port-aux-Basques	Stephenville	125	50	4	200	112.50	9.50	103.00	20,600
Port-aux-Basques	Corner Brook	135	50	4	200	121.50	12.00	109.50	21,900
Corner Brook	Stephenville	52	50	2	100	46.80	4.50	42.30	4,230
Corner Brook	Grand Falls	161	50	2	100	144.90	13.75	131.15	13,115
Grand Falls	Gander	60	50	2	100	54.00	6.00	48.00	4,800
Gander	Clarenville	90	50	2	100	81.00	8.25	72.75	7,275
Clarenville	St. John's	116	50	2	100	104.40	10.50	93.90	9,390
subtotal					900				1,310
B. Air									
Stephenville	St. John's		100	2	200	86.00	31.50	54.50	10,900
Stephenville	Gander		25	2	50	71.00	20.50	50.50	2,525
Deer Lake	St. John's		100	2	200	86.00	27.50	58.50	11,700
Deer Lake	Gander		25	2	50	71.00	15.65	55.25	2,762
Gander	St. John's		100	2	200	64.00	16.75	47.25	9,450
subtotal					700				37,337
C. Administration									
			700		1,600				60,000
Total									178,647

\* Taxi Fare - Newfoundland Public Utilities Board Guidelines - maximum fare, 90¢ one way; Air Fare - Eastern Provincial Airways tariff, September, 1981

\*\* Roadcruiser Fare - Roadcruiser tariff, September, 1981

## 5 Advisory Committee

It is evident to us that no system recommended by us or adopted by an advisory committee can be successful without the support of the users and without their advice and feedback on the system. It is crucial that the operators of the service work in concert to develop a viable system with adequate schedules and workable routes.

In all of the American systems we examined, in Detroit and in Washington, there has always been an active advisory committee made up, at least in part, of handicapped users of the system who assisted in the planning, implementing and monitoring of the service. Such consultation was, in fact, a requirement of the regulations under section 504.

A report entitled "Citizen Involvement Improves Transit Planning", written by P. Piras, C. Weinstein and K. Lankasky for the Cambridge Conference emphasizes the necessity for citizen participation on mass transit issues at the regional level. The report specifically referred to mass urban transit in the San Francisco Bay area and its Metropolitan Transport Commission (MTC), the transportation planning agency for the area. With reference to citizen advisors on the matter of transportation of the handicapped, the report states:

Under a Resolution passed in 1976 each MTC Commissioner appoints one "Senior" and one "Handicapped" advisor to provide personal input "concerning issues related to transportation needs and services". The Handicapped Advisors represent a broad range of disabilities including wheelchair users, persons with other ambulatory limitations, visually-impaired individuals, and persons with mental/emotional disabilities. Because of their one-on-one relationship with their local Commissioner, the Senior and Handicapped Advisors reflect in large part the mix of urban/rural, fixed-route/paratransit concerns dispersed throughout the region.

We also noted that after implementation of the Alameda-Contra Costa accessible fixed-route buses (AC Transit), one of the services provided in the San Francisco Bay area, a monitoring and feedback process would be used to evaluate and improve the programme. As the report stated:

Data on utilization, consumer satisfaction, mechanical problems, attitudinal issues, and suggested improvements will be obtained and analyzed on a continuous basis...

Reference is also made to the Victoria Advisory Committee which is still in existence and which continues to monitor the transportation service substituted for the fixed-route accessible buses.

With these examples in mind we turn our recommendations.

It is submitted that an advisory committee form an integral part of any service which the Motor Vehicle Transport Committee sees fit to order. To that end, we feel that Roadcruiser, as the operator of the service in question, should be the initiator in the formation of such a committee. It is strongly recommended that Roadcruiser have representation on the committee from the disabled, especially those disabled who are users of the service.

In addition, there ought to be representatives from the federal and Newfoundland governments and, in view of the national interest in the Roadcruiser, the Canadian Motor Coach Association and the Canadian Conference of Motor Transport Administrators. Regarding representation from these bodies, as well as participation on the advisory committee of Roadcruiser operator of the service, Piras, Weinstein and Lankasky state in their report that:

It is to the transit system's advantage to assume responsibility to educate the committee — because once the committee has a sophisticated understanding of transit operations, there will then exist a far more conducive forum for creative problem solving.

It is furthermore suggested that representatives of local operators be invited and encouraged to form part of the advisory committee in order to coördinate and consolidate existing services. Such representation would be especially relevant if an option involving use of smaller buses is implemented. Roadcruiser should meet with such representatives at regular intervals to discuss the shortcomings of the programme and suggestions for changes.

## 6 Funding

Ordinarily, when a CTC order involves the expenditure of money and there is no express recommendation or provision for subsidy in the order, the carrier will have to obtain the amounts required either from its own resources or through direct subsidization.

If obtained through its own resources, the carrier may be required to apply to file higher rates with the regulatory authority, a form of cross-subsidization paid for by the users of the service. In the case of the Roadcruiser, the operator would probably be obliged (unless it were able to absorb the costs from its profits) to file with CTC higher rates to offset the cost of the recommended programmes. Thus the users of the service would be paying for the experiment. This could have the effect of discouraging ridership, an effect especially undesirable in this case as the service is intended to be low cost.



Since the two recommended systems are experimental and may provide a prototype for other systems across Canada, it would appear fair that Canadian taxpayers as a whole help pay for them. As to the "improved Roadcruiser" it has already been stated that the ultimate responsibility for such costs should await the results of any study on the feasibility of the suggested and other improvements.



## V CONCLUSIONS

1. The Roadcruiser service is an intercity bus service for the general public. Since the disabled form part of the public, it is evident to us that there is a duty on the part of this service to accommodate, as far as it is practicable to do so, that segment of the population.
2. The Roadcruiser service, which operates on the Trans-Canada Highway, connects major centres across Newfoundland. An element of Roadcruiser's operations, and indeed of most intercity bus travel, is the use of numerous drop-off locations (there are thirty-two stops on the trans-island route. Some of these stops are relatively remote places without extensive facilities, and most of them do not belong to Terratransport.
3. While the number of non-ambulatory and semi-ambulatory impaired persons may be as high as 7,500, this figure does not represent the number of users or potential users of the service. Many of the estimated 7,500 live in communities which depend on a feeder service which is not accessible and does not conveniently coincide with the Roadcruiser schedule. Many others live in communities which have a local bus service or taxi-van service which is more convenient for both able-bodied and disabled. Again, many of the disabled would not use the Roadcruiser because of the nature of their disabilities; many prefer, or are required, to use a car, taxi or other vehicle.
4. The main purpose of travel on the Roadcruiser is for medical visits primarily to St. John's. No one indicated a desire to take the Roadcruiser for purposes of connecting with the marine ferry to travel to Sydney, Nova Scotia, and other parts of Canada.
5. The evidence that has been accumulated and expressed in the body of this report has led to the conclusion that fixed-route accessibility (lift-equipped buses on the regular Roadcruiser service) to the Roadcruiser, whether including 100 per cent accessibility (lift-equipped buses on all schedules) or less, including the recommendation in Obstacles of one bus per day in each direction, is not an appropriate course of action for several reasons:
  - 1) Fixed-route accessibility lacks the flexibility necessary in developing a service for the disabled. The lack of flexibility relates to schedules, routes and types of vehicles. This flexibility is needed to determine the travel patterns of the disabled and the location of the market, and possible development of the market.

- ii) The most appropriate means of servicing the principle of integration would be to start with the disabled segment of the population and, while developing a service in response to their requirements as to the type of vehicle, scheduling and route, to build a service which would include the able-bodied at the same time.
  - iii) Fixed-route accessibility will not provide mobility to a significant number of the persons whom the service is intended to benefit because it ignores the wide diversity of disabilities.
  - iv) Maximum use of fixed-route accessibility depends, in part, on feeder services that are equally accessible, and this is not the case in Newfoundland. Smaller buses with flexible routes and schedules can partially alleviate the problem of inaccessible feeder services.
  - v) There is no regular-sized intercity bus presently manufactured that has a built-in lift. The installation of a lift on these buses is possible, but it would seem that other vehicles are more suited to lift installations and for intercity travel by the disabled.
  - vi) The need for intercity travel by the disabled is more for short distances, as opposed to transisland service.
  - vii) The Orion-type coach model would appear to be a more appropriate vehicle than the regular-sized intercity coach model bus for meeting the service characteristics and requirements of the disabled population in question and in developing a service that could be used by both the able-bodied and the disabled.
  - viii) The Transette-type bus appears to be an appropriate vehicle for the same purposes and also provides the flexibility needed to search out the market and develop routes and schedules. It can also be comfortably used by the able-bodied.
6. We do not agree with the approach suggested by Obstacles that one solution (in the case of Recommendation 86 — that of fixed route accessibility) be applied nationwide. Rather, it is our view that every service must be examined on its own merit and the solution chosen must respond to the particular characteristics of the area and population at issue. In fact, there may very well be situations where a form of fixed-route accessibility on an intercity bus service may provide an appropriate solution.



7. One option appearing to meet the terms of section 3 of the National Transportation Act which speaks generally of an "economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation", is the combined use of the air and taxi modes. This service would be available to those persons who are unable, because of their disability, to use the Roadcruiser with manual lifting and as improved after study of the various suggestions outlined in this report. One difficulty in implementing this option is that it would require a decision or agreement of some kind as to who is eligible to use the taxi-air service. Another consideration is that this service does not seek out or develop the market, or provide maximum mobility to the disabled. Also, persons using the service must themselves be capable of sitting in the taxi and plane and if in wheelchairs, must have chairs capable of being stored in the plane and taxi.
8. One option which provides the scope for searching out and developing the market for the disabled and providing an integrated service with the able-bodied involves the use of smaller buses such as the Orion and Transette, used on a flexible schedule and route and closely monitored by an advisory committee which would suggest such changes to the service as it considered necessary or desirable.
9. It is our view that improvements, as outlined in this report, could be made to the present Roadcruiser service without the installation of lifts to aid many persons who otherwise would find the bus inaccessible. The improvements should be investigated by Roadcruiser in consultation with the recommended advisory committee, and, where feasible, should be implemented.
10. Specifically with reference to the advisory committee, it is our view that this committee should form an integral part of the implementation programme of any option which the committee may adopt. Roadcruiser, as the operator of the intercity bus service, should be the initiator in the formation of the advisory committee. This committee should have representatives from the disabled and especially those disabled who are actual and potential users of the service. In addition, there ought to be representatives from the public at large, federal and provincial governments and, in view of the national interest in the Roadcruiser, the CMCA and the CMTA. A representative of the CTC should sit on the committee and monitor the development of the programme on behalf of the Motor Vehicle Transport Committee. Local operators should also be invited to be on the committee.

11. To the extent that recommendations made are experimental in nature, which may be used as prototypes for other systems across Canada, it would seem fair that Canadian taxpayers as a whole help pay for the experiments in question.

## VI RECOMMENDATIONS

Having regard for all of the above-noted considerations, the following are recommended:

1. An advisory committee made up of representatives of the Newfoundland and federal governments (specifically, the CTC and Transport Canada), representatives of the disabled, including users of the Roadcruiser, Roadcruiser personnel, and members of both the Canadian Motor Coach Association and of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators, and representatives of local operators.
2. A study of the suggestions under the heading "Improved Roadcruiser" to be undertaken by Roadcruiser with the help of the advisory committee and consultation with the CN Marine's Advisory Task Force with a report to be submitted to the Motor Vehicle Transport Committee within one month of establishment of the advisory committee, such report to include a cost estimate of the suggestions considered feasible.
3. An order requiring the implementation of either Option D (the Orion and three Transettes with air for cross-island trips) or Option E (the air-taxi combination) for a three-year experimental period.


It is recommended that Roadcruiser meet at regular intervals with the advisory committee which shall monitor, with the Roadcruiser, the programme in question. It is furthermore recommended that a report be submitted jointly by Roadcruiser and the advisory committee outlining the results of the programme and making suggestions for changes, if any, to the Motor Vehicle Transport Committee, every six months. The Motor Vehicle Transport Committee would then review such reports and make the appropriate orders.

Since Recommendation 3 provides for two options which are experimental in nature, precedents of their kind and perhaps prototypes for other systems across Canada, it is recommended that the federal government pay for the experiments in question.

4. An on-going monitoring be undertaken by the MVTC with the assistance of the CTC's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped on new technological developments generally with relation to intercity buses and especially with relation to restraint devices and their suitability for use on such buses. If Option D (the Orion and Transette) is adopted, the restraint system used should

receive at least interim approval of the Motor Vehicle Transport Committee, with possibility of it being changed as new developments are made known. Also, in this respect, provincial regulation should be closely monitored, for example, that of Ontario, which recently issued regulations on vans used for transporting the disabled. The Canadian Conference of Motor Transport Administrators should also be consulted in this regard.

The whole respectfully submitted,

  
M.S. Fleming  
Inquiry Officer

  
D. Silverstone  
Inquiry Officer



## BIBLIOGRAPHY

Anderson, Christer; Sven-Olof Brattgård; Jan Petzäll. Anpassing av Landsvägbussar till Handikappades och Äldres Behov [Demonstration Trials of Buses Adapted for the Handicapped and the Elderly]. Göteborg: Avdelningen För Handikappforskning, 1980.

Berg, I, and L. Christenson. The Special Transport Service for the Handicapped within the Stockholm County. Cambridge, England: Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, July 1981.

Canada. Parliament. "National Transportation Act". Revised Statutes. Ottawa: Supply and Services, 1970.

Casey R. The Accessible Fixed-Route Bus Service Experience. Staff Study. Cambridge, Mass: U.S. Dept. of Transportation, April 1981.

City of Calgary. Calgary's Light Rail Transit Accessibility to Handicapped Persons. Calgary: City of Calgary Transportation Department, April 1980.

Falcocchio, J. "Wheelchair Traveller's Responses to Lift-equipped Buses Operating in a Fixed-route Transit System." Cambridge, England: Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, July 1981.

Kallman, Per Olov. Nationwide Transportation Service A Swedish Experiment. Sweden: Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn Och Unedomar.

Lubberding, J.W., "Provisions for the Handicapped in Dutch Bus Design," Utrecht, The Netherlands: Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer.

Mettler-Meibom, B. Mobility and Handicapped Persons. Munich: Socialdata, Institut für empirische Sozialforschung GmbH.

National Transport Board for the Handicapped. "Guidelines for National Transport Service for the Severely Handicapped — Experimental Activities". Stockholm: National Transport Board for the Handicapped, March 1980.

Piras, P.; C. Weinstein and K. Lankasky. "Citizen Involvement Improves Transit Planning A Bay Area Perspective." Cambridge, England: Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, July 1981.

Southeastern Michigan Transportation Authority, Report on the Demonstration of Corridor Vehicle Accessibility in Metropolitan Detroit, Project 712. Detroit: SEMTA, Dec. 1979.

Snyder, M., "Working Toward Mobility with Handicapped and Elderly Persons". Cambridge, England: Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, May 1981.

Smith, David, Chairman. Obstacles. Report of the Special Committee on the Disabled and the Handicapped. Ottawa: Supply and Services, February 1981.

System Approach Consultants Ltd. Data Base Study for the Identification and Quantification of Transportation Handicapped in Canada. Montréal: Transport Department Centre, Transport Canada, 1979.

Rutenberg, Uwe. Multimodal Wheelchair Securement/Passenger Restraint - Prototype Development. Montréal: Transport Development Centre, Transport Canada, 1981.

TES Limited. Wheelchair Access System for Intercity Buses. Montréal: Transport Development Centre, Transport Canada, 1981.

Urban Transit Authority of British Columbia. Victoria Lift-Equipped Bus, Demonstration Programme, Final Report, Victoria: UTABC, Oct. 1980.

## APPENDICES







APPOINTMENT

I hereby appoint Miss Marion Fleming, Senior Advisor of the Research Branch and Executive Director of the Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped of the Canadian Transport Commission and Miss Deana Silverstone, Counsel with the Legal Services Branch of the Canadian Transport Commission, as Inquiry Officers pursuant to section 81 of the National Transportation Act, to inquire into and report to the Motor Vehicle Transport Committee of the Canadian Transport Commission on the matters set out in the terms of reference attached hereto as Appendix A.

E. J. Benson  
President  
Canadian Transport Commission

March 31, 1981

## TERMS OF REFERENCE

Miss Marion Fleming and Miss Deana Silverstone, appointed Inquiry Officers pursuant to a Notice of Appointment dated March 31, 1981, are hereby directed to inquire into and report by September 1st, 1981, on the relative merits of the various options available which would have the effect of rendering the Roadcruiser Bus service in Newfoundland accessible to disabled travellers, with a view towards finding the service best suited to their needs, while taking into account the cost implications of all of the options under investigation. Such investigation shall include, without limiting the generality of the foregoing, the consideration of

- 1 - the suitability of requiring the necessary structural and other modifications to the present Roadcruiser bus service so as to make that service accessible to disabled persons;
- 2 - the suitability of the use of other types of transportation services providing such access, such as the use of feeder services, parallel transportation services and combinations of the above as substitutes for, or complementary to, or integrated with, the regular Roadcruiser Bus service.

The Inquiry Officers shall undertake such investigation by a series of meetings and discussions at which the views of the following shall be solicited:

- 1 - as many disabled persons as possible, in Newfoundland, as users or potential users of the service at issue;
- 2 - representatives of the Roadcruiser Bus service and other bus services in Newfoundland;
- 3 - representatives of the bus industry and the bus manufacturing industry;
- 4 - appropriate governmental departments and agencies;
- 5 - any other persons, groups or agencies, whose views are relevant to the terms of reference of the inquiry.



### NOTICE OF PUBLIC MEETINGS

TAKE NOTICE that a series of Public Meetings will be held in various centres in the Province of Newfoundland, from May 27 - June 5, 1981, in connection with an inquiry respecting ways and means of providing adequate inter-city bus service to disabled travellers, with a view towards finding the service best suited to their needs, while taking into account the cost implications of all of the options under investigation.

It will be noted that the various options which shall be considered shall include the option of rendering the present Roadcruiser Bus Service accessible, the option of using parallel services provided by Terra Transport as well as other options, some of which are set out in the Terms of Reference.

The options so considered shall take into account not only the needs for inter-city service of disabled persons directly located on the Roadcruiser's route, but also those residing throughout Newfoundland.

The times, dates and places of such meetings shall be as follows:

<u>Commencing</u>	<u>Location</u>
Wednesday May 27, 1981 10:00 A.M.	Salon "B" Airport Inn Airport Road St. John's, Newfoundland
Thursday May 28, 1981 10:00 A.M.	Town Hall McGaligan Blvd. at Columbia Drive Marystown, Newfoundland
Friday May 29, 1981 10:00 A.M.	Banquet Room Holiday Inn Trans-Canada Highway Clareville, Newfoundland
Saturday May 30, 1981 10:00 A.M.	Cafeteria District Vocational School Trans-Canada Highway and Gander Bay Road Gander, Newfoundland

## Appendix B

Monday June 1, 1981 10:00 A.M.	C.N.I.B. Building 41 O'Neill Avenue Grandfalls, Newfoundland
Tuesday June 2, 1981 10:00 A.M.	Room 6, District Vocational School Little Bay Road Springdale, Newfoundland
Wednesday June 3, 1981 10:00 A.M.	Humber Room Holiday Inn 48 West Street Cornerbrook, Newfoundland
Thursday June 4, 1981 10:00 A.M.	Room 7, Building 509 Bay St. George Community College Washington Drive Stephenville, Newfoundland
Friday June 5, 1981 10:00 A.M.	Room 105, District Vocational School Grand Bay Road Port-aux-Basques, Newfoundland

Disabled persons, who, due to transportation difficulties, are unable to attend the public meetings noted above, are invited to notify the Commission by telephoning Mrs. J. Pasternak, at 1-613-997-6427, or by mailing the coupon below to her, care of Canadian Transport Commission, Room 1531, Ottawa, Ontario, K1A 0N9, so that arrangements can be made to meet with those persons.

DATED this 23rd day of April 1981.



J. Pasternak  
Secretary to Inquiry

Name	_____
Address	_____ _____
Telephone No.	_____

REPRESENTATION AT PUBLIC MEETINGS, NEWFOUNDLAND

MAY 27, 1981 - JUNE 5, 1981

Inquiry Officers

Miss Marion S. Fleming, Chairman  
Miss Deana B. Silverstone

Secretary to the Inquiry

Mrs. J.M. Pasternak

St. John's, May 27, 1981

Adrian Badcock  
Cathy Barker, Rehabilitation Counsellor, Department of  
Social Services, Newfoundland  
Lise Bélanger  
Dr. Freda Berry, Accessibility Action Committee  
Julie Bettney  
John Breen, Associate Executive Director, Leonard A  
Miller Centre, St. John's General Hospital  
Walter Davies, Director of Rehabilitation, Department of  
Social Services, Newfoundland  
John Dason  
Olive Jenkins  
F.M. Kennedy, Manager, CN Roadcruiser  
Joan Knowles, Department of Social Services, Newfoundland  
Rosemary MacDonald, Director of Social & Vocational  
Services, The HUB  
Joanne McDonald, Rehabilitation Counsellor, CPA  
Irene McGill, President, COD  
Eugene Pike, Executive Director, CNIB  
Debbie Prim, Vice-president, COD  
Betty Reid, CPA  
Al Rose, Executive Director, CPA  
Geraldine Rubia, Supervisor, Rehabilitation Counsellor,  
Department of Social Services, Newfoundland  
Cathy Ryan, Registrar, Department of Social Services,  
Newfoundland  
David Scott, Vice-president, COD  
F.M. Taylor, Superintendant, CN Roadcruiser  
Hammond Taylor, President of the Association for the Deaf,  
St. John's School for the Deaf  
Dan Temple  
Doug Vicars, Executive Director, The HUB



## Appendix B

### Marystown, May 28, 1981

Bob Hollat, COD  
F.M. Kennedy, Manager, CN Roadcruiser  
Jim Mayo, Town Manager  
Joan Noel  
Representative from the Department of Social Services  
F.D. Taylor, Superintendent, CN Roadcruiser  
Glen Tobin, Deputy Mayor, Marystown

### Clareville, May 29, 1981

Sandra Adams  
Marjorie Baggs, Social Worker, Department of Social  
Services, Newfoundland  
Beverley Hones, Department of Social Services, Newfoundland  
F.M. Kennedy, Manager, CN Roadcruiser  
Mrs. Elsie Monk  
F.D. Taylor, Superintendent, CN Roadcruiser

### Gander, May 30, 1981

Mr. Blackmore  
Mrs. Blackmore  
Mr. Blackmore, Jr.  
Eric Boyd  
Rosemary MacDonald, Director of Social & Vocational  
Services, The HUB  
Representative from the Department of Social Services,  
Newfoundland  
Doug Vicars, Executive Director, The HUB

### Grand Falls, June 1, 1981

Irene McGill, President, COD  
Freeman Pope, District Manager, Department of Social  
Services, Newfoundland  
F.D. Taylor, Superintendent, CN Roadcruiser  
A. Willcott, Representative from South Coast COD

### Springdale, June 2, 1981

Ruth Ann Barton  
Ms. Harvey  
Mrs. Percy  
Barbara Saunders  
F.D. Taylor, Superintendent, CN Roadcruiser

Corner Brook, June 3, 1981

Milton Burden, Social Worker, Department of Social  
Services, Newfoundland  
Pat Derrick, Transport Canada  
Mrs. Hutchison, Canadian Council of the Blind  
Fern Jennings, COD  
Raymond King, Canadian Council of the Blind  
Mrs. Larjins, Corner Brook Physically Handicapped Centre  
Kenneth March, COD  
Mr. McMillan, City Planner  
Bernit McNeil  
F.D. Taylor, Superintendant, CN Roadcruiser  
Jean Wiseman, Councillor for Corner Brook

Stephenville, June 4, 1981

Laurence Bentley, District Manager, Piccadilly, Department  
of Social Services, Newfoundland  
Pat Derrick, Transport Canada  
A. Doucette, Department of Social Services, St. Georges  
P. Godfrey, District Manager, Department of Social  
Services, Stephenville  
R.C. Gosse, District Manager, Department of Social  
Services, Stephenville Crossing  
Ella Hiscock, Social Worker, Department of Social Services  
Mary Innes  
Dan McCann  
Linda Stanford, Social Worker, Department of Social  
Services, Piccadilly  
F.D. Taylor, Superintendant, CN Roadcruiser

Port-aux-Basques (Channel), June 5, 1981

Mrs. Ethel Clevitt, Local Association of the Handicapped  
Pat Derrick, Transport Canada  
Pauline Dichart  
Gladys Dicks  
Gerald Farrell, Councillor, Isle aux Morts  
Mrs. Gerald Farrell  
Jane Gillam  
Mary Gillam  
Rita Gillam  
Peter Hamlyn, District Manager, Department of Social  
Services, Newfoundland  
George Organ  
Pearl Osmond  
Thomas Tobin, Social Worker, Department of Social Services,  
Newfoundland  
Mr. White, CN Roadcruiser

Organizations for the Disabled

## COD

Burin Peninsula, Newfoundland  
St. John's, Newfoundland  
West Corner Brook, Newfoundland

## Canadian Paraplegic Association

St. John's, Newfoundland

St. John's School for the Deaf, St. John's, Newfoundland  
Seven Plus, St. John's, Newfoundland  
The Hub  
Rehabilitation Institute of Ottawa, Ottawa, Ontario

Municipal Government

Town Council of Marystown, Marystown, Newfoundland

Provincial Department of Social Services

Piccadilly, Newfoundland  
Port-aux-Basques, Newfoundland  
Stephenville, Newfoundland  
Stephenville Crossing, Newfoundland

Motor Coach Industries

Brewster Transport Co. Ltd., Banff, Alberta  
Canadian Motor Coach Association  
Charterways, London, Ontario  
Empire Lines Ltd., Spokane, Washington, U.S.A.  
Far West Bus Line Ltd., Kitimat, B.C.  
Gray Coach Bus Lines, Winnipeg, Manitoba  
Greyhound Lines of Canada Ltd., Calgary, Alberta  
Grey Goose Bus Lines (Manitoba) Ltd., Winnipeg, Manitoba  
Inter-Mountain Transportation Co., Anaconda, Montana, U.S.A.  
Motor Coach Industries Ltd., Winnipeg, Manitoba  
Norline Coaches Ltd., Fort St. John, B.C.  
Ontario Motor Coach Association, Toronto, Ontario  
Ontario Northland, North Bay, Ontario  
Pacific Coach Lines, Victoria, B.C.  
Busline Coaches Ltd., Fort St. John, B.C.  
Terratransport Roadcruiser Service  
Western Canada Motor Coach Association, Regina, Saskatchewan

Individual Submissions

Gerald Farrell, Isle aux Morts, Newfoundland  
Dr. Mowat, M.B., ChB., M.P.H., St. John's, Newfoundland

Others

GO Transit, Downsview, Ontario  
Transport 2000, St.-Lambert, Québec



Commission canadienne  
des transports  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N9

Canadian Transport  
Commission

Questionnaire on the Accessibility of  
the Roadcruiser Service to the Disabled

The purpose of this survey is to gather information about the transportation requirements of the disabled who have difficulty getting on and off the Roadcruiser.

PLEASE MARK THE APPROPRIATE BOX WITH AN ☒

NAME: \_\_\_\_\_  
(optional)  
ADDRESS: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

1. Which of the following mobility aids do you use?

Wheelchair ☐  
Crutches ☐  
Other (please specify) \_\_\_\_\_ ☐  
None ☐

2. Do you own or have access to a car?

Yes ☐  
No ☐

3. If the answer to question 2 is yes, do you drive the car yourself?

Yes ☐  
No ☐

4. How far do you live from a Roadcruiser Bus Terminal?

Less than a mile ☐  
1 - 5 miles ☐  
5 - 10 miles ☐  
More than 10 miles ☐

5. Do you use the current Roadcruiser Service?

Yes ☐  
No ☐

6. If the answer to question 5 is yes, how much difficulty do you encounter getting on and off the bus?

None ☐  
Slight ☐  
Moderate ☐  
Need Assistance ☐  
Need Manual Lifting ☐

7. If the answer to question 5 is no, please indicate the reasons by checking one or more of the following:

Do not travel ☐  
Have alternative means of transportation ☐  
Bus journeys are too long ☐  
Bathroom facilities are not accessible ☐  
No transportation to terminal ☐  
Inadequate facilities at terminal ☐  
Other (please specify) \_\_\_\_\_ ☐

## Appendix D

### 8. Accessible Roadcruiser;

a roadcruiser bus (or buses) would have a lift installed presumably with wheelchair space and tie down available, as well as modifications to the arm rests.

Please indicate your usage of the current Roadcruiser service together with your anticipated usage of each of the suggested alternative services.

		Type of Bus Service	
		Current Roadcruiser	Accessible Roadcruiser
Do you use or would you use these bus services?	Yes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	No	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
If yes; how frequently?			
	Once a week	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	More than once a week	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Once a month	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	More than once a month	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Once a year	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	More than once a year	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
when?			
	During the week	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	On weekends	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Both	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
where to?			
	St. Johns	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Marystown	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Clarenville	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gander	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Grand Falls	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Springdale Jct.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Cornerbrooke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Stephenville	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Port-aux-Basques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Elsewhere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Which type of service would you prefer?	None <input type="checkbox"/> or	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. If you use or would use one of the above types of service please indicate, by checking one or more of the following, the primary purposes of your trips:

Access to employment	<input type="checkbox"/>
Medical visits	<input type="checkbox"/>
Attendance at school	<input type="checkbox"/>
Shopping	<input type="checkbox"/>
Recreation	<input type="checkbox"/>
Other (please specify) _____	<input type="checkbox"/>

12. Please indicate any further comments, or make any suggestions as to other types of service, which you feel may assist the Inquiry Officers in their consideration of transportation needs for the disabled in Newfoundland.

---



---



---

THANK YOU FOR YOUR COOPERATION



PERSONS ASSISTING WITH THE COLLECTION OF DATA  
INCLUDING THE CTC QUESTIONNAIRE

-----

COD

Mr. W.A. Willcott      Representative for the South Coast      Baie D'Espoir

Children's Rehabilitation Centre

Ruth Johnson, MSW      Director of Social Work      Pleasantville

Provincial Government Department of Education, Health,  
Rehabilitation and Social Services

C. Ryan      Registrar      St. John's

Provincial Department of Social Services

T.J. Murray	District Manager	Bonavista
M. King	District Manager	Botwood
F.M. Gosse	District Manager	Clareville
L. Sheppard	Social Worker	Corner Brook
Joan Barbour	District Manager (Acting)	Gander
E. Hickey	Rehabilitation Counsellor, Central Region	Grand Falls
Dante Galutira	Social Worker	Harbour Breton
Calvin Schuulk	District Manager	Harbour Breton
Catharine Barker	Rehabilitation Counsellor, Eastern Region	Harbour Grace
H. Reid	Regional Services Co-ordinator, Eastern Region	Harbour Grace
Selby Moss	District Manager	Lewisporte
M. Pickett	District Manager	Marystown
Karen Switzer	District Manager	Milltown
Brian White	District Manager	St. Anthony
John Higgins	District Manager	St. Mary's
H.W. Chippett	District Manager	Wesleyville

Leonard A. Miller Centre, St. John's General Hospital

John Breen      St. John's

Springdale Hospital

Marianne Harvey      Physiotherapist      Springdale

NUMBER OF ACTIVE PATIENTS  
REGISTERED WITH THE CHILDREN'S REHABILITATION CENTRE,  
by Community in Which They Live

<u>Community</u>	<u>Patients</u>	<u>Community</u>	<u>Patients</u>
1 Admiral's Beach	1	38 Brigus Junction	1
2 Aguathuna	2	39 Bryant's Cove	1
3 Aquaforte	2	40 Buchans	6
4 Argentia	2	41 Bunyan's Cove	1
5 Arnold's Cove, Placentia Bay	1	42 Burgeo	4
6 Avondale	5	43 Burin	7
7 Bacon Cove, Conception Harbour	1	44 Burin Bay Arm	2
8 Badger	5	45 Burin Bay	1
9 Badger's Quay	5	46 Calvert	2
10 Baie Verte	8	47 Campbell's Creek	1
11 Bay Bulls	4	48 Canning's Cove	1
12 Bay de Verde	6	49 Cape Broyle	4
13 Bay Roberts	7	50 Capte St. George	2
14 Beachside, Green Bay	1	51 Cappahayden	1
15 Belleforam	1	52 Carbonear	10
16 Bell Island	17	53 Carmanville	4
17 Benoit's Cove	8	54 Catalina	2
18 Bide Arm	2	55 Cavendish	2
19 Birchy Bay	1	56 Centreville	1
20 Birchy Head	1	57 Chamberlains	2
21 Bird Cove	1	58 Champney's East	1
22 Biscay Bay	1	59 Chance Cove	1
23 Bishops Falls	21	60 Change Islands	1
24 Black Duck	3	61 Channel	4
25 Blaketown	5	62 Chapel Arm	1
26 Bloomfield	2	63 Chapel's Cove	1
27 Bonaventure	2	64 Charleston	1
28 Bonavista	9	65 Charlottetown	1
29 Bonne Bay	1	66 Clarenville	5
30 Boswarlos	1	67 Clarke's Beach	2
31 Botwood	16	68 Clarke's Head	1
32 Boyd's Cove	1	69 Coley's Point	5
33 Branch	2	70 Colliers	1
34 Bridgeport	2	71 Come By Chance	5
35 Brighton	3	72 Conception Harbour	3
36 Brigus	8	73 Conne River	2
37 Brigus Gullies	1	74 Cormack	3
		75 Corner Brook	55
		76 Cottle's Island	1
		77 Cowhead	1

<u>Community</u>	<u>Patients</u>	<u>Community</u>	<u>Patients</u>
78 Cox's Cove	3	128 Green's Harbour	1
79 Creston South	6	129 Griquet	1
80 Crow Head	1	130 Gull Island	1
81 Cupids	5	131 Halfway Point	1
82 Curling	3	132 Hampden	3
83 Daniel's Harbour	2	133 Hant's Harbour	2
84 Daniel's Point	1	134 Happy Adventure	1
85 Dark Cove	2	135 Happy Valley, Lab.	17
86 Deer Lake	11	136 Harbour Breton	6
87 Dildo	1	137 Harbour Grace	8
88 Doting Cove	1	138 Harbour Main	2
89 Dover	1	139 Harbour Mills	2
90 Doyles	1	140 Harbour Round	1
91 Dunville	2	141 Hare Bay	1
92 Durrell	1	142 Harry's Harbour	1
93 Eastport	1	143 Hay Cove, NS	1
94 Eddies Cove	1	144 Head Bay D'Espoir	1
95 Fairbanks	1	145 Heart's Content	2
96 Felix Cove	1	146 Heart's Delight	3
97 Ferryland	2	147 Heart's Desire	1
98 Flat Bay	2	148 Hermitage	1
99 Flatrock	2	149 Herring Neck	1
100 Flower's Cove	1	150 Holyrood	7
101 Fogo	6	151 Hopedale, Lab.	3
102 Fortune	4	152 Hopeall	1
103 Fox Harbour	2	153 Horwood	5
104 Foxtrap	6	154 Howley	1
105 François	2	155 Irishtown	4
106 Freshwater, Carbonear	1	156 Isle Aux Morts	4
107 Freshwater, Placentia	4	157 Jackson's Arm	2
108 Gambo	2	158 Jackson's Cove	1
109 Gander	19	159 Jeffrey's	3
110 Gander Bay	2	160 Jerseyside	2
111 Garden Cove	1	161 Kelligrews	13
112 Garnish	1	162 Kilbridge	9
113 Gaskiers	1	163 King Point	2
114 Gayside	1	164 Labrador City, Lab.	32
115 George's Brook	3	165 Lamaline	3
116 Georgetown	1	166 Lark Harbour	2
117 Glenwood	3	167 Lethbridge	3
118 Glover's Harbour	1	168 Lewin's Cove	2
119 Goobies	1	169 Lewisporte	10
120 Glovertown	1	170 Little Bay, N.D.B.	1
121 Goose Bay, Lab.	6	171 Little Bay,	2
122 Goulds	10	Placentia West	
123 Grand Bank	2	172 Little Bay Islands	1
124 Grand Bay	2	173 Little Burnt Bay	1
125 Grand Beach	1	174 Little Harbour	1
126 Grand Falls	17	175 Long Harbour	1
127 Grand Le Pierre	1	176 Long Pond	9

## Appendix E

<u>Community</u>	<u>Patients</u>	<u>Community</u>	<u>Patients</u>
177 Lourdes	5	227 Point Leamington	1
178 Lumsden	1	228 Point Verde	2
179 Mackinsons	3	229 Port aux Bras	1
180 Manuels	5	230 Port aux Port	8
181 Manches Point	1	231 Port aux Basques	10
182 Markland	3	232 Port aux Choix	1
183 Marystown	15	233 Port De Grave	1
184 Marysvale	3	234 Portland Creek	1
185 McIvers	1	235 Port Rexton	2
186 Meadows	3	236 Port Saunders	1
187 Melrose	2	237 Portugal Cove	7
188 Middle Arm	1	238 Portugal Cove South	1
189 Middle Brook	1	239 Port Union	1
190 Midland	1	240 Pouch Cove	5
191 Millville	1	241 Pound Cove	1
192 Milton	1	242 Ramea	3
193 Ming's Bight	1	243 Red Bay, Lab.	2
194 Mooring Cove	1	244 Rencontre East	3
195 Mortier	3	245 Robert's Arm	5
196 Mount Carmel	1	246 Rocky Harbour	4
197 Mount Pearl	18	247 Roddickton	3
198 Mouse Island	2	248 Rushoon	2
199 Mudlake, Lab.	1	249 Salmon Cove	2
200 Musgrave Harbour	4	250 Salmonier	1
201 Musgravetown	1	251 Salt Pond	1
202 Nain, Lab.	1	252 Sandringham	1
203 New Harbour	2	253 Seal Cove, C.B.	2
204 Noggin Cove	1	254 Seal Cove,	2
205 Norman's Cove	5	Fortune Bay	
206 Norris Arm	1	255 Seal Cove,	3
207 Norris Point	3	White Bay	
208 North Harbour	1	256 Seldon	2
209 Northriver	1	257 Shallop Cove	1
210 North West Brook	3	258 Shearstown	3
211 North West River, Lab.	2	259 Sheppardville	3
212 Ochre Pit Cove	1	260 Ship Cove	1
213 O'Donnell's	1	261 Shoal Cove	2
214 O'Regan's	1	262 Shoal Harbour	1
215 Paquet	2	263 Snook's Harbour	1
216 Paradises	4	264 South Branch	1
217 Parker Cove	4	265 South Brook	1
218 Pasadena	7	266 South Dildo	1
219 Peterviewve	5	267 Southern Harbour	3
220 Petty Harbour	1	268 South East Bight	2
221 Piccadilly	2	269 Spaniard's Bay	3
222 Pidgeon Cove	1	270 Springdale	5
223 Placentiay	5	271 St. Andrews	1
224 Plate Cove East	1	272 St. Alban's	1
225 Plum Point	1	273 St. Anthony	2
226 Point Au Bay	1	274 St. Bernard's	1

<u>Community</u>	<u>Patients</u>	<u>Community</u>	<u>Patients</u>
275 St. Brendan's	1	298 Torbay	8
276 St. Bride's	3	299 Trepassey	2
277 St. Chad's	1	300 Trinity	2
278 St. Jacques	1	301 Trout River	1
279 St. John's	265	302 Twillingate	7
280 St. Joseph's	2	303 Upper Gullies	5
281 St. Lawrence	7	304 Upper Island Cove	4
282 St. Mary's	2	305 Valleyfield	2
283 St. Paul's	1	306 Victoria	1
284 St. Phillips	4	307 Victoria Cove	3
285 St. Teresa	3	308 Virgin Arm	1
286 Steady Brook	2	309 Wabush, Lab.	11
287 Stephenville	39	310 Wareham	1
288 Stephenville	8	311 Westport	1
Crossing		312 Western Bay	1
289 Stoneville	2	313 Whales Gulch	1
290 Summerford	1	314 Whitbourne	2
291 Summerside	4	315 Whiteway	1
292 Sunnyside	1	316 Wild Cove	1
293 Sweet Bay	1	317 Windsor	15
294 Terrenceville	3	318 Wing's Point	1
295 Three Rock Cove	1	319 Winterton	2
296 Tilton	2	320 Witless Bay	1
297 Topsail	4	321 Woodstock, N.D.B.	1
		Grand total	1,321
		(Labrador	76)

Source: Mrs. R. Johnson, Director of Social Work, Children's Rehabilitation Centre, St. John's, Newfoundland.

N.B. Mrs. Johnson explained these figures in her letter of July 15, 1981:

We realize that this information does not provide anything about specific disability or special travelling needs of the patient; however, this is the only type of data that we are able to compile from our registration files. The specific limitations and needs of each of these patients could only be determined by a detailed analysis of the various records ...

As we also pointed out in our initial discussion, our population consists of many patients with multiple handicaps which could mean that they have already been taken into account by being listed as patients of another agency as well as ours. For example, some of our patients may be blind or deaf in addition to the condition for which we are treating them here. There are others with problems which would not necessarily interfere with their ability to use public transportation, for example a patient with impaired hand function only.



## Appendix F

## ROADCRUISER BRIEF TO CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

## ROADCRUISER SCHEDULE

## WHEELCHAIR ACCESSIBLE TRANSPORTATION

[illegible]

NOTES:

a	=	Regular Roadcruiser Stop
b	=	Limited Service in Town on Demand
c	=	Regular Service in Town
d	=	Local Road Robinsons to St. Fintans

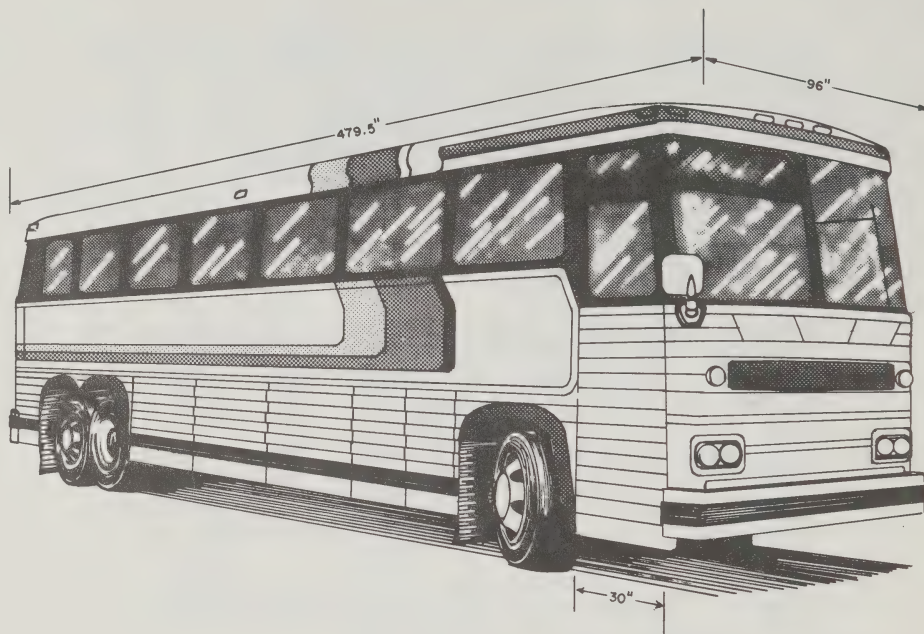
Distances in Km are to local road junctions with Trans Canada Highway  
in all cases except for Stephenville

## NATIONAL TRANSPORTATION POLICY

3. It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements

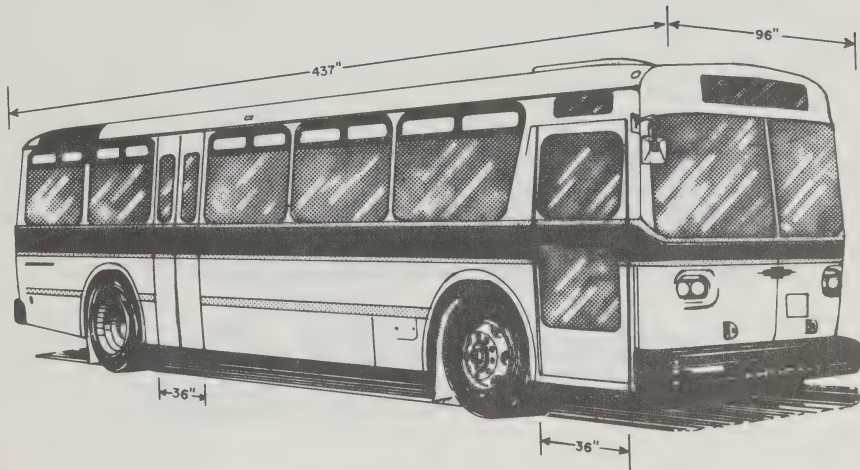
- (a) regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport;
- (b) each mode of transport, so far as practicable, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided that mode of transport at public expense;
- (c) each mode of transport, so far as practicable, receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty; and
- (d) each mode of transport, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute
  - (i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or the type of traffic or service involved; or
  - (ii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports;

and this Act is enacted in accordance with and for the attainment of so much of these objectives as fall within the purview of subject-matters under the jurisdiction of Parliament relating to transportation. 1966-67, c. 69, s. 1.



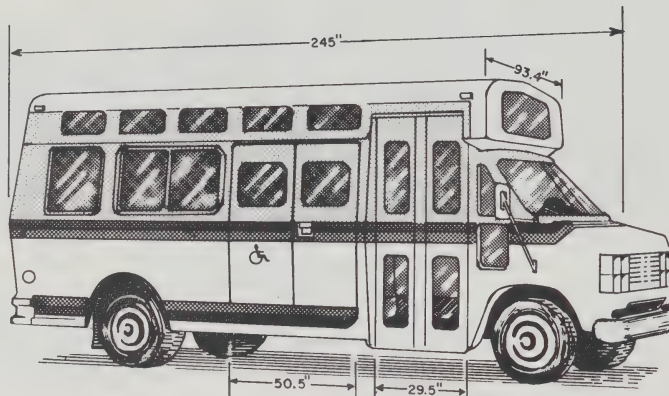
### DIMENSIONS

Door width (front) (rear: retrofit to specifications)	30"	Largeur de la porte (avant) (arrière: ajustement selon les spécifications)
Length over bumpers	479.5"	Longueur pare-chocs à pare- chocs
Width (exterior)	96"	Largeur (extérieure)
(interior)	88.6"	(intérieure)
Height (exterior)	133"	Hauteur (extérieure)
(interior)	78.5"	(intérieure)
Floor height	51"	Hauteur du plancher
Step height	16.25"	Hauteur du marche-pied
Turning radius	-	Rayon de braquage
Aisle width	14.5"	Largeur du couloir



#### DIMENSIONS

Door width (front)	36"	Largeur de la porte (avant)
(rear)	36"	(arrière)
Length over body	428"	Longueur de la carrosserie
Length over bumpers	437"	Longueur pare-chocs à pare-chocs
Width (exterior)	96"	Largeur (extérieure)
(interior)	92"	(intérieure)
Height (exterior)	114"	Hauteur (extérieure)
(interior)	77"	(intérieure)
Floor height	33.5"	Hauteur du plancher
Step height	12.5"	Hauteur du marchepied
Turning radius	37'	Rayon de braquage
Aisle width	(custom design/ conception sur demande)	Largeur du couloir



#### DIMENSIONS

Door width (front)	29.5"	Largeur de la porte (avant)
(rear)	50.5"	(arrière)
Length over bumpers	245"	Longueur pare-chocs à pare-chocs
Width (exterior)	93.4"	Largeur (extérieure)
(interior)	89.32"	(intérieure)
Height (interior)	75"	Hauteur (intérieure)
(exterior)	115.7"	(extérieure)
Floor height	29"	Hauteur du plancher
Step height	11"	Hauteur du marche-pied
Turning radius	29' or less/ou moins	Rayon de braquage
Aisle width	(custom design/ conception sur demande)	Largeur du couloir



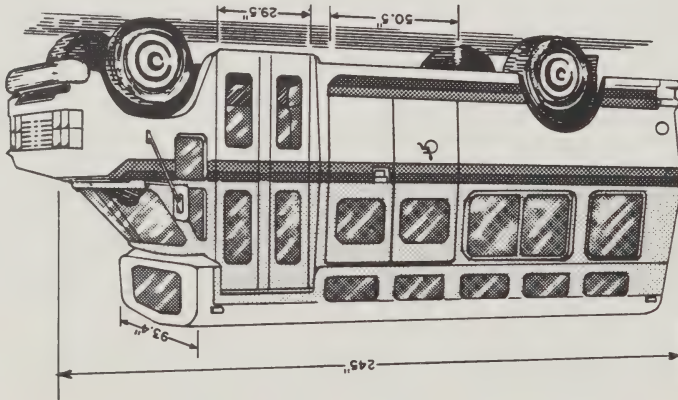






Door width (front)	29.5"	Largeur de la porte (avant)
Door width (rear)	50.5"	(arrière)
Length over bumpers	24.5"	Longueur pare-chocs à pare-chocs
Width (exterior)	93.4"	Largeur (extérieure)
Width (interior)	89.32"	(intérieure)
Height (interior)	75"	Hauteur (intérieure)
Height (exterior)	115.7"	(extérieure)
Floor height	29"	Hauteur du plancher
Step height	11"	Hauteur du marche pied
Turning radius	29' or less/ou moins	Rayon de braquage
Aisle width	(custom design/ conception sur demande)	Largeur du couloir

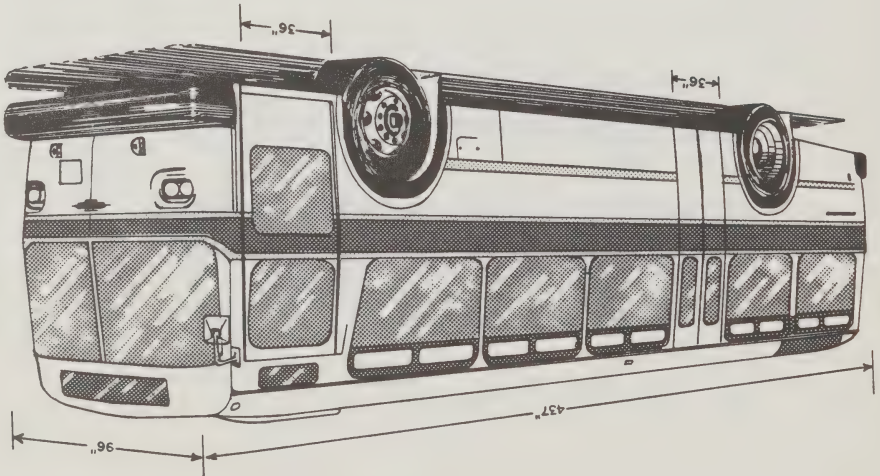
DIMENSIONS



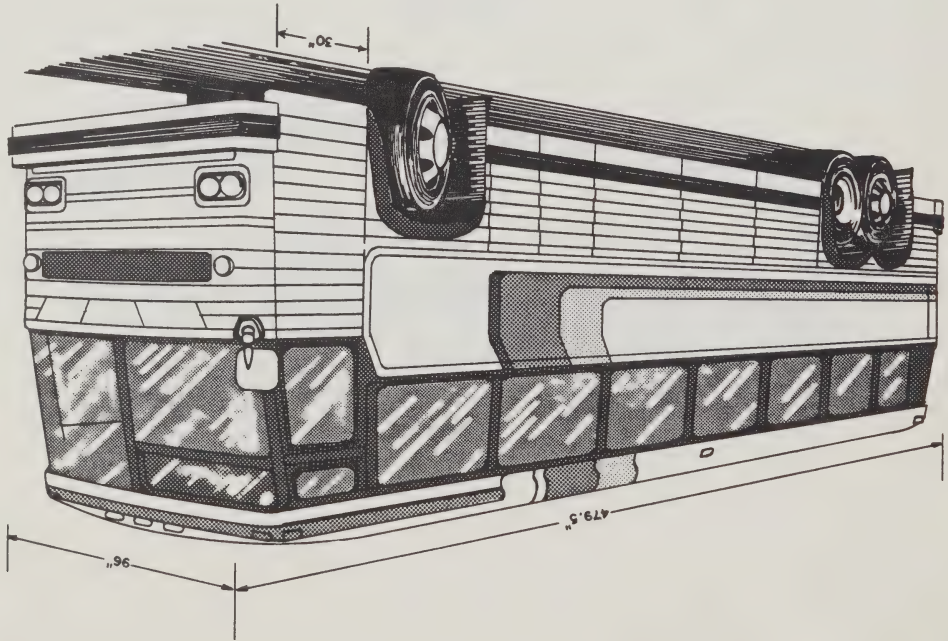




DIMENSIONS		
Door width (front)	36"	Largeur de la porte (avant)
(rear)	36"	(arrière)
Length over body	428"	Longueur de la carrosserie
Length over bumpers	437"	Longueur pare-chocs à pare-chocs
Width (exterior)	96"	Largeur (extérieure)
(interior)	92"	(intérieure)
Height (exterior)	114"	Hauteur (extérieure)
(interior)	77"	(intérieure)
Floor height	33.5"	Hauteur du plancher
Step height	12.5"	Hauteur du marche pied
Turning radius	37'	Rayon de braquage
Alisle width	(custom design/ conception sur demande)	Largeur du couloir







DIMENSIONS

Door width (front)	30"	Largueur de la porte (avant)
(rear: retrofit to specifications)		(arrière: ajustement selon les spécifications)
Length over bumpers	479.5"	Longueur pare-chocs à pare-chocs
Width (exterior)	96"	Largueur (extérieure)
(interior)	88.6"	(intérieure)
Height (exterior)	133"	Hauteur (extérieure)
(interior)	78.5"	(intérieure)
Floor height	51"	Hauteur du plancher
Step height	16.25"	Hauteur du marchepied
Turning radius	-	Rayon de braquage
Aisle width	14.5"	Largueur du couloir



## POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un deux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;

c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé; et

d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

(1) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause, ou

(11) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport. 1966-67, c. 69, art. 1.







275 St. Bredan's	1	298 Torbay	8
276 St. Bride's	3	299 Trepasssey	2
277 St. Chad's	1	300 Trinity	2
278 St. Jacques	1	301 Trout River	1
279 St. John's	265	302 Twillingate	7
280 St. Joseph's	2	303 Upper Gullies	5
281 St. Lawrence	7	304 Upper Island Cove	4
282 St. Mary's	2	305 Valleyfield	2
283 St. Paul's	1	306 Victoria	1
284 St. Phillips	4	307 Victoria Cove	3
285 St. Teresa	3	308 Virgin Arm	1
286 Steady Brook	2	309 Wabush, Lab.	11
287 Stephenville	39	310 Wareham	1
288 Stephenville	8	311 Westport	1
Crossing		312 Western Bay	1
289 Stoneville	2	313 Whales Gulch	1
290 Sumnerford	1	314 Whitbourne	2
291 Summerside	4	315 Whiteaway	1
292 Sunnyside	1	316 Wild Cove	1
293 Sweet Bay	1	317 Windsor	15
294 Terrenceville	3	318 Wing's Point	1
295 Three Rock Cove	1	319 Winterton 2	1
296 Tilton	2	320 Witless Bay	1
297 Topsail	4	321 Woodstock, N.D.B.	1
Grand total			
		(Labrador)	1 321
			76)

Source: Mme R.Johnson, directrice de l'Assistance sociale, Centre de réadaptation des enfants, St. John's (Terre-Neuve).

N.B.: Mme Johnson a expliqué ces chiffres dans une lettre datée du 15 juillet 1981:

Nous comprenons que cette information ne contient ni les infirmités particulières ni les besoins spéciaux, lors des déplacements, d'un patient; cependant, il s'agit du seul type de données que nous sommes en mesure de compiler à partir de nos dossiers d'inscription. Les limites des besoins spécifiques de chacun de ces patients pourraient être déterminés seulement en analysant de façon détaillée les différentes inscriptions....

Comme nous l'avons également signalé au cours de notre discussion initiale, notre population consiste en de nombreux patients affligés de handicaps multiples, ce qui pourrait signifier qu'ils ont déjà été pris en considération en étant inscrits comme patients d'une autre institution aussi bien que de la nôtre. Par exemple, certains de nos patients peuvent avoir une déficience visuelle ou auditive en plus de la condition pour laquelle nous les traitons ici. Certains autres ont des problèmes qui n'interfèrent pas nécessairement avec leur habilité à emprunter les moyens de transport public, comme par exemple, un patient ayant une fonction diminuée d'une seule main.

227	Point leamington	1
228	Point Verde	2
229	Port aux Bras	1
230	Port aux Port	8
231	Port aux Basques	10
232	Port aux Choix	1
233	Port De Grave	1
234	Portland Creek	1
235	Port Rexton	2
236	Port Saunders	1
237	Portugal Cove	7
238	Portugal Cove South	1
239	Port Union	1
240	Pouch Cove	5
241	Pound Cove	1
242	Ramea	3
243	Red Bay, Lab.	2
244	Rencontre East	3
245	Robert's Arm	5
246	Rocky Harbour	4
247	Roddickton	3
248	Rushoon	2
249	Salmon Cove	2
250	Salmonier	1
251	Salt Pond	1
252	Sandringham	1
253	Seal Cove, C.B.	2
254	Seal Cove,	2
255	Seal Cove,	3
	Fortune Bay	
256	Seldon	2
257	Shallop Cove	1
258	Shearstown	3
259	Sheppardville	3
260	Ship Cove	1
261	Shoal Cove	2
262	Shoal Harbour	1
263	Snook's Harbour	1
264	South Branch	1
265	South Brook	1
266	South Dildo	1
267	Southern Harbour	3
268	South East Bight	2
269	Spaniard's Bay	3
270	Springdale	5
271	St. Andrews	1
272	St. Alban's	1
273	St. Anthony	2
274	St. Bernard's	1

177	Lourdes	5
178	Lumsden	1
179	Mackinsons	3
180	Mannels	5
181	Manches Point	1
182	Markland	3
183	Marystown	15
184	Marysvalle	3
185	McIvers	1
186	Meadows	3
187	Melrose	2
188	Middle Arm	1
189	Middle Brook	1
190	Midland	1
191	Millville	1
192	Milton	1
193	Ming's Bight	1
194	Mooring Cove	1
195	Mortier	3
196	Mount Carmel	1
197	Mount Pearl	18
198	Mouse Island	2
199	Mudlake, Lab.	1
200	Musgrave Harbour	4
201	Musgravetown	1
202	Nain, Lab.	1
203	New Harbour	2
204	Noggin Cove	1
205	Norman's Cove	5
206	Norris Arm	1
207	Norris Point	3
208	North Harbour	1
209	Northriver	1
210	North West Brook	3
211	North West River, Lab.	2
212	Ochre Pit Cove	1
213	O'Donnell's	1
214	O'Regan's	1
215	Paquet	2
216	Paradises	4
217	Parker Cove	4
218	Pasadena	7
219	Peterviewe	5
220	Petty Harbour	1
221	Piccadilly	2
222	Pidgeon Cove	1
223	Placentia	5
224	Plate Cove East	1
225	Plum Point	1
226	Point Au Bay	1

1	128 Green's Harbour
1	129 Griqueet
1	130 Gull Island
1	131 Halfway Point
3	132 Hampden
1	133 Hant's Harbour 2
1	134 Happy Adventure
6	135 Happy Valley, Lab.17
136	Harbour Breton
137	Harbour Grace
138	Harbour Main
139	Harbour Mills
140	Harbour Round
1	141 Hare Bay
1	142 Harry's Harbour
1	143 Hay Cove, NS
1	144 Head Bay D'Espoir
2	145 Heart's Content
3	146 Heart's Delight
1	147 Heart's Desire
1	148 Hermitage
1	149 Herring Neck
7	150 Holyrood
3	151 Hopedale, Lab.
1	152 Hopeall
5	153 Horwood
1	154 Howley
4	155 Irishtown
4	156 Isle Aux Morts
2	157 Jackson's Arm
1	158 Jackson's Cove
3	159 Jeffrey's
2	160 Jersey'side
13	161 Kellogg's
9	162 Kilibridge
2	163 King Point
32	164 Labrador City, Lab.
3	165 Lammaline
2	166 Lark Harbour
3	167 Lethbridge
2	168 Lewin's Cove
10	169 Lewisporte
1	170 Little Bay, N.D.B.
2	171 Little Bay,
	Placentia West
1	172 Little Bay Islands
1	173 Little Burnt Bay
1	174 Little Harbour
1	175 Long Harbour
9	176 Long Pond

3	78 Cox's Cove
6	79 Creston South
1	80 Crow Head
5	81 Cupids
3	82 Curling
2	83 Daniel's Harbour
1	84 Daniel's Point
2	85 Dark Cove
11	86 Deer Lake
87	Dildo
1	88 Dotting Cove
1	89 Dover
1	90 Doyle's
2	91 Dunnville
1	92 Durrell
1	93 Eastport
1	94 Eddies Cove
1	95 Fairbanks
1	96 Felix Cove
2	97 Ferryland
2	98 Flat Bay
2	99 Flatrock
1	100 Flower's Cove
6	101 Fogo
4	102 Fortune
2	103 Fox Harbour
6	104 Foxtrap
2	105 François
1	106 Freshwater, Carbonear
4	107 Freshwater, Placentia
2	108 Gambo
19	109 Gander
2	110 Gander Bay
1	111 Garden Cove
1	112 Garnish
1	113 Gaskiers
1	114 Gay'side
3	115 George's Brook
1	116 Georgetown
3	117 Glenwood
1	118 Glover's Harbour
1	119 Goobies
1	120 Glovertown
6	121 Goose Bay, Lab.
10	122 Goulds
2	123 Grand Bank
2	124 Grand Bay
1	125 Grand Beach
17	126 Grand Falls
1	127 Grand Le Piere



# APPENDICE E

NOMBRE DE PATIENTS INSCRITS  
AU CENTRE DE READAPTATION DES ENFANTS  
selon la communauté dans laquelle ils vivent

Communauté		Patients		Communauté		Patients	
1	Admiral's Beach	1	38	Brigus Junction	1	1	38
2	Aguathuna	2	39	Bryant's Cove	1	1	39
3	Aquaforte	2	40	Buchans	6	6	40
4	Argentia	2	41	Bunyan's Cove	1	1	41
5	Arnold's Cove,	1	42	Burgeo	4	4	42
6	Placentia Bay	5	43	Burin	7	7	43
7	Bacon Cove,	1	44	Burin Bay Arm	2	2	44
8	Badger	5	45	Burin Bay	1	1	45
9	Badger's Quay	5	46	Calvert	2	2	46
10	Bale Verte	8	47	Campbell's Creek	1	1	47
11	Bay Bulls	4	48	Canning's Cove	4	4	48
12	Bay de Verde	6	49	Cape Broyle	2	2	49
13	Bay Roberts	7	50	Cape St. George	1	1	50
14	Beachside,	1	51	Cappahayden	10	10	51
15	Bellefleuram	1	52	Carbonear	4	4	52
16	Bell Island	17	53	Carmanville	2	2	53
17	Benoit's Cove	8	54	Catalina	2	2	54
18	Bide Arm	2	55	Cavendish	1	1	55
19	Birchy Bay	1	56	Centreville	1	1	56
20	Birchy Head	1	57	Chamberlains	2	2	57
21	Bird Cove	1	58	Champney's East	1	1	58
22	Biscay Bay	1	59	Chance Cove	1	1	59
23	Bishops Falls	21	60	Change Islands	4	4	60
24	Black Duck	3	61	Channel	1	1	61
25	Blaketown	5	62	Chapel Arm	1	1	62
26	Bloomfield	1	63	Chapel's Cove	1	1	63
27	Bonaventure	2	64	Charleston	1	1	64
28	Bonavista	9	65	Charlottetown	1	1	65
29	Bonne Bay	1	66	Clarenville	5	5	66
30	Boswarlos	1	67	Clarke's Beach	2	2	67
31	Botwood	16	68	Clarke's Head	1	1	68
32	Boyd's Cove	1	69	Coley's Point	5	5	69
33	Branch	2	70	Colliers	1	1	70
34	Bridgport	2	71	Come By Chance	5	5	71
35	Brighton	3	72	Conception Harbour	3	3	72
36	Brigus	8	73	Conne River	2	2	73
37	Brigus Gullies	1	74	Cornwall	3	3	74
			75	Corner Brook	55	55	75
			76	Cottle's Island	1	1	76
			77	Cowhead	1	1	77

# APPENDICE D

PERSONNES AVANT ASSISTÉ À LA  
CUEILLETTE DES DONNÉES  
Y COMPRIS LE QUESTIONNAIRE DE LA CCT

Centre de réadaptation des enfants		Gouvernement provincial, ministère de l'Éducation, de la Santé, de la Réadaptation et des Services sociaux	
Mr. W.A. Willcott	Représentant de la côte sud	Bate D'Espoir	
Ruth Johnson, MSW	Directrice du Social Work	Pleasantville	
C. Ryan		Registraire	St. John's
Ministère provincial des Services sociaux			
T.J. Murray	Directeur régional	Bonavista	
M. King	Directeur régional	Botwood	
F.M. Gosse	Directeur régional	Clarenville	
L. Sheppard	Assistant social	Corner Brook	
Joan Barbour	Directrice générale	Gander	
E. Hickey	Conseiller en réadaptation,	Grand Falls	
Dante Galutira	région du centre	Harbour Breton	
Calvin Schuulik	Assitant social	Harbour Breton	
Catharine Barker	Directeur régional	Harbour Grace	
H. Reid	Conseillère en réadaptation,		
	région de l'est		
	Coordonnateur des services		
	régionaux, région de l'est		
Selby Moss	Directeur régional	Harbour Grace	
M. Pickett	Directeur régional	Lewisporte	
Karen Switzer	Directeur régional	Marystown	
Brian White	Directrice régionale	Milltown	
John Higgs	Directeur régional	St. Anthony	
H.W. Chipsett	Directeur régional	St. Mary's	
	Directeur régional	Wesleyville	
Centre Leonard A. Miller, Hôpital général de St. John's			
John Breen			St. John's
Hôpital de Springdale			
Marianne Harvey	Physiothérapeute		Springdale

Type de service  
 Roadcruiser Roadcruiser  
 accessible  
 actuel

ou ?

St. John's  
 Marystown  
 Clarenville  
 Gander  
 Grand Falls  
 Springdale Jct.  
 Corner Brook  
 Stephenville  
 Port-aux-Basques  
 Ailleurs

Quel type de service  
 préférez-vous ?  
 Aucun ou

10. Si vous utilisez ou utilisez un des types de service mentionnés, veuillez indiquer les raisons premières de vos voyages, en cochant une ou plusieurs des raisons suivantes :

Accès à un emploi  
 Visites médicales  
 Présence à l'école  
 Magasinage  
 Loisir

Autre (s.v.p. spécifiez)

12. Veuillez ajouter tout autre commentaire ou suggestion sur d'autres types de service, qui selon vous pourrait aider les Officiers enquêteurs dans leur considération des besoins de transport pour les handicapés de Terre-Neuve.

Merci de votre coopération.

6. Si la réponse à la question 5 est oui, quelle difficulté rencontrez-vous pour embarquer et débarquer de l'autocar ?

Aucune

Un peu

Modérément

Besoin d'aide

Besoin d'un levage manuel

7. Si la réponse à la question 5 est non, s.v.p. indiquez-en les raisons en cochant une ou plusieurs des raisons suivantes.

Ne voyage pas

Al d'autres moyens de transport

Voyages en autocar trop longs

Installations de toilette ne sont pas accessibles

Pas de transport jusqu'au terminus

Installations inadéquates au terminus

Autres (s.v.p. spécifiez)

8. Roadcruiser accessible :

Un autocar Roadcruiser (ou autocars) qui aurait un dispositif de lavage probablement installé avec un espace pour fauteuil roulant et des attaches disponibles, aussi bien que des modifications aux accoudoirs.

Veuillez indiquer dans la colonne de gauche votre utilisation du service Roadcruiser actuel, et dans la colonne de droite, la fréquence d'utilisation que vous feriez du service Roadcruiser s'il était accessible.

Type de service	Roadcruiser	Roadcruiser
	actuel	accessible

Utilisez-vous ou utiliserez-vous Oui Non

Si oui, avec quelle fréquence?

Une fois par semaine

Plus d'une fois par semaine

Une fois par mois

Plus d'une fois par mois

Une fois par année

Plus d'une fois par année

Quand ?

Durant la semaine

Les fins de semaine

Les deux

QUESTIONNAIRE SUR L'ACCESSIBILITE DU  
SERVICE ROADCRUISER AUX HANDICAPES

Le but de ce sondage est de recueillir des informations  
sur les exigences de transport des handicapés qui ont de la  
difficulté à embarquer et débarquer du Roadcruiser.

S.V.P. COCHER LA CASE APPROPRIÉE.

NOM :

ADRESSE :

1. Laquelle des aides de mobilité suivantes utilisez-vous ?

Fauteuil roulant  
Béquilles

Autre (s.v.p. spécifiez)

Aucune

2. Possédez-vous ou avez-vous accès à une automobile ?

Oui  
Non

3. Si la réponse à la question 2 est oui, conduisez-vous  
l'automobile ?

Oui  
Non

4. À quelle distance habitez-vous du terminus d'autocar  
Roadcruiser ?

Moins d'un mille  
1-5 miles  
5-10 miles  
Plus de 10 miles

5. Utilisez-vous le service Roadcruiser actuel ?

Oui  
Non



Soumissions individuelles

Gerald Farrell, Isle-aux-Morts (Terre-Neuve)  
Dr. Mowat, M.B., ChB., M.P.H., St. John's (Terre-Neuve)

Autres

GO Transit, Downsview (Ontario)  
Transport 2000, Saint-Lambert (Québec)

SOUSSIONS ÉCRITES

Organisations pour les handicapés

Canadian Organisation for the Disabled (COD)  
 Burin Peninsula (Terre-Neuve)  
 St. John's (Terre-Neuve)  
 West Corner Brook (Terre-Neuve)  
 Association canadienne des paraplégiques (CPA)  
 St. John's (Terre-Neuve)

St. John's School for the Deaf, St. John's (Terre-Neuve)  
 Seven Plus, St. John's (Terre-Neuve)  
 The HUB  
 Institut de réadaptation d'Ottawa, Ottawa (Ontario)

Administration municipale

Conseil municipal de Marystown, Marystown (Terre-Neuve)

Ministère provincial des Services sociaux

Piccadilly (Terre-Neuve)  
 Port-aux-Basques (Terre-Neuve)  
 Stephenville (Terre-Neuve)  
 Stephenville Crossing (Terre-Neuve)

Compagnies d'autocars

Brewster Transport Co. Ltd., Banff (Alberta)  
 Association canadienne de l'autocar (CMCA)  
 Charterways, London (Ontario)  
 Empire Lines Ltd., Spokane (Washington). R.-U.  
 Far West Bus Line Ltd., Kitimat (Colombie-Britannique)  
 Gray Coach Bus Lines, Winnipeg (Manitoba)  
 Greyhound Lines of Canada Ltd., Calgary (Alberta)  
 Grey Goose Bus Lines (Manitoba) Ltd., Winnipeg (Manitoba)  
 Inter-Mountain Transportation Co., Amacoda (Montana), R.-U.  
 Motor Coach Industries Ltd., Winnipeg (Manitoba)  
 Norline Coaches Ltd., Fort St. John (Colombie-Britannique)  
 Ontario Motor Coach Association, Toronto (Ontario)  
 Ontario Northland, North Bay (Ontario)  
 Pacific Coach Lines, Victoria (Colombie-Britannique)  
 Baseline Coaches Ltd., Fort St. John (Colombie-Britannique)  
 Terratransport Roadcruser Service  
 Western Canada Motor Coach Association, Regina (Saskatchewan)



Milton Burden, assistant social, ministère des Services sociaux,

Terre-Neuve

Pat Derrick, Transports Canada

Mrs. Hutchison, "Canadian Council for the Blind"

Fern Jennings, COD

Raymond King, "Canadian Council for the Blind"

Mme Larjins, "Corner Brook Physically Handicapped Centre"

Kenneth March, COD

Mr. McMillan, urbaniste

Bernit McNeil

R.D. Taylor, administrateur, compagnie Roadcruiser (CN)

Jean Wiseman, conseiller municipal de Corner Brook

Stephenville, le 4 juin 1981

Laurence Bentley, directeur régional, Piccadilly, ministère des Services

sociaux, Terre-Neuve

Pat Derrick, Transports Canada

A. Doucette, ministère des Services sociaux, St. Georges

P. Godfrey, directeur régional, ministère des Services sociaux,

Stephenville

R.C. Gosse, directeur régional, ministère des Services sociaux,

Stephenville Crossing

Elia Hiscock, assistante sociale, ministère des Services sociaux

Mary Innes

Dan McCann

Linda Stanford, assistante sociale, ministère des Services sociaux,

Piccadilly

R.D. Taylor, administrateur, compagnie Roadcruiser (CN)

Port-aux-Basques (canal), le 5 juin 1981

Mme Ethel Clevert, "Local Association of the Handicapped"

Pat Derrick, Transports Canada

Pauline Dichart

Gladys Dicks

Gerald Farrell, conseiller, Isle-aux-Morts

Mme Gerald Farrell

Jane Gilliam

Mary Gilliam

Rita Gilliam

Peter Hamlyn, directeur régional, ministère des Services sociaux,

Terre Neuve

George Organ

Pearl Osmond

Thomas Tobin, assistant social, ministère des Services sociaux,

Terre-Neuve

Mr. White, compagnie Roadcruiser (CN)

Marystown, le 28 mai 1981

Bob Holiac, COD

F.M. Kennedy, administrateur, compagnie Roadcruiser (CN)

Jim Mayo, administrateur municipal

Joan Noel

Représentant du ministère des Services sociaux, Terre-Neuve

F.D. Taylor, directeur, compagnie Roadcruiser (CN)

Glen Tobin, maire adjoint, Marystown

Clarenville, le 29 mai 1981

Sandra Adams

Marjorie Baggis, assistante sociale, ministère des Services sociaux,

Terre Neuve

Beverley Hones, ministère des Services sociaux, Terre-Neuve

F.M. Kennedy, administrateur, compagnie Roadcruiser (CN)

Mme Elsie Monk

F.D. Taylor, directeur, compagnie Roadcruiser (CN)

Gander, le 30 mai 1981

Mr. Blackmore

Mrs. Blackmore

Mr. Blackmore, Jr.

Eric Boyd

Rosemary MacDonald, directrice des Services sociaux et professionnels,

The HUB

Représentant du ministère des Services sociaux, Terre-Neuve

Doug Vicars, directeur exécutif, The HUB

Grand Falls, le 1er juin 1981

Irene McGill, présidente (COD)

Freeman Pope, directeur régional, ministère des Services sociaux,

Terre-Neuve

F.D. Taylor, administrateur, compagnie Roadcruiser (CN)

A. Willcott, représentant de la côte sud (COD)

Springsdale, le 2 juin 1981

Ruth Ann Barton

Ms. Harvey

Mrs. Percy

Barbara Saunders

F.D. Taylor, administrateur, compagnie Roadcruiser (CN)



PARTICIPANTS AUX RÉUNIONS PUBLIQUES  
À TERRE-NEUVE, DU 27 MAI AU 5 JUIN 1981

Officiers enquêteurs

Mlle Marton S. Fleming, présidente  
Mlle Deana B. Silvestrone

Secrétaire à l'enquête

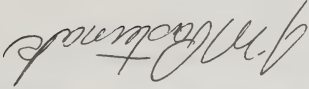
Mme J.M. Pasternak

St. John's, le 27 mai 1981

Adrian Badcock  
Cathy Barker, conseillère en réadaptation, ministère des Services sociaux, Terre-Neuve  
Lise Bélanger  
Dr. Freda Berry, "Accessibility Action Committee"  
Julie Betney  
John Breen, directeur exécutif adjoint, centre Leonard A. Miller, Hôpital général de St. John's  
Walter Davies, directeur de la réadaptation, ministère des Services sociaux, Terre-Neuve  
John Doseon  
Olive Jenkins  
F.M. Kennedy, administrateur, compagnie Roadcruiser (CN)  
Joan Knowles, ministre des Services sociaux, Terre-Neuve  
Rosemary Macdonald, directrice des Services sociaux et professionnels, The HUB  
Joanne McDonald, conseillère en réadaptation, Association canadienne des paraplégiques (CPA)  
Irene McGill, présidente, "Canadian Organization for the Disabled (COD)"  
Eugene Pike, directeur exécutif, Institut national canadien pour les aveugles (CNIB)  
Debbie Prim, vice-présidente (COD)  
Betty Reid, CPA  
Al Rose, directeur exécutif (COD)  
Geraldine Rubia, Superviseuse, conseillère en réadaptation, ministère des Services sociaux, Terre-Neuve  
Cathy Ryan, registraire, ministre des Services sociaux, Terre-Neuve  
David Scott, vice-président (COD)  
F.M. Taylor, directeur, compagnie Roadcruiser (CN)  
Hammond Taylor, président de l'"Association for the Deaf, St. John's School for the deaf"  
Dan Temple  
Doug Vicars, directeur exécutif, The HUB

Nom	_____
Adresse	_____
N° de téléphone	_____

J. Pasternak



La Secrétaire à l'enquête,

EN CE 23ième jour du mois d'avril 1981.

Les personnes handicapées qui, en raison de certaines difficultés de déplacement, ne peuvent se présenter aux réunions publiques ci-dessus mentionnées, sont priées d'en aviser la Commission en téléphonant à Mme J. Pasternak, au numéro 1-613-997-6427, ou encore en lui expédiant par la poste le coupon ci-dessous, aux soins de la Commission canadienne des transports, pièce 1531, Ottawa (Ontario), K1A 0N9. Des dispositions seront alors prises afin de rencontrer ces personnes.

Lundi	1er juin 1981	10h00	Edifice du CNIB 4, avenue O'Neill Grandfalls (Terre-Neuve)
Mardi	2 juin 1981	10h00	Pièce 6, District Vocational School Little Bay Road Springdale (Terre-Neuve)
Mercredi	3 juin 1981	10h00	Salon Humber Holiday Inn 48, rue West Corner Brook (Terre-Neuve)
Judi	4 juin 1981	10h00	Pièce 7, Edifice 509 Bay St. George Community College Washington Drive Stephenville (Terre-Neuve)
Vendredi	5 juin 1981	10h00	Pièce 105, District Vocational School Grand Bay Road Port-aux-Basques (Terre-Neuve)



APPENDICE B

AVIS DE RÉUNIONS PUBLIQUES

VEUILLEZ PRENDRE NOTE qu'une série de réunions publiques seront tenues dans différents centres de la province de Terre-Neuve, du 27 mai au 5 juin 1981, en rapport avec une enquête concernant les moyens de fournir aux voyageurs handicapés un service adéquat d'autocar, en ayant à l'esprit de trouver le service pouvant le mieux répondre à leurs besoins, tout en tenant compte des implications de coût de toutes les options à l'étude.

Les différentes options qui seront considérées incluront l'option de rendre accessible le service d'autocar Roadcruser, l'option d'utiliser les services parallèles fournis par Terratransport aussi bien que d'autres options, dont quelques-unes sont exposées dans les termes du mandat.

Les options ainsi considérées devront tenir compte des besoins d'un service d'autocar non seulement pour les personnes handicapées demeurant à proximité de l'itinéraire qu'empruntent les autocars Roadcruser, mais également pour les handicapés demeurant partout à Terre-Neuve.

Voici les heures, dates et lieux de ces réunions :

Date & heure	Endroit
Mercredi 27 mai 1981 10h00	Salon "N" Airport Inn Airport Road St. John's (Terre-Neuve)
Jeudi 28 mai 1981 10h00	Hôtel de ville Angie Boul. McGaligan et Columbia Drive Marystown (Terre-Neuve)
Vendredi 29 mai 1981 10h00	Salle des banquets Holiday Inn Route transcanadienne Clarenville (Terre-Neuve)
Samedi 30 mai 1981 10h00	Cafeteria District Vocational School Angie route transcanadienne et Gander Bay Road Gander (Terre-Neuve)

TERMES DU MANDAT

Mademoiselle Marion Fleming et Mademoiselle Deana Silverstone, nommées Officiers enquêteurs en vertu d'un avis de nomination daté du 31 mars 1981, sont par la présente requises d'enquêter et de faire rapport le 1<sup>er</sup> septembre 1981, sur les mérites relatifs des différentes options disponibles qui pourraient rendre accessible aux voyageurs handicapés le service d'autocar Roadcruser à Terre-Neuve, en ayant à l'esprit de trouver le service pouvant le mieux répondre à leurs besoins, tout en tenant compte des implications de coût de toutes les options à l'étude. Sans limiter la généralité de ce qui précède, l'enquête devra considérer:

1) la pertinence d'exiger les modifications structurelles nécessaires ou autres à l'actuel service d'autocar Roadcruser pour le rendre accessible aux personnes handicapées;

2) la pertinence d'utiliser d'autres types de service de transport fournissant un tel accès, comme l'utilisation de services secondaires, de services de transport parallèles ou toutes combinaisons de ceux-ci comme substituts, ou complémentaires, ou intégrés au service régulier d'autocar Roadcruser.

Les Officiers enquêteurs devront conduire une telle enquête par une série de réunions et de discussions durant lesquelles les options des personnes suivantes seront sollicitées :

1) le plus grand nombre de personnes handicapées possible, à Terre-Neuve, en tant qu'usagers ou usagers potentiels du service en question;

2) les représentants du service d'autocar Roadcruser et d'autres services d'autocar à Terre-Neuve;

3) les représentants de l'industrie de l'autobus et de l'industrie de fabrication d'autobus;

4) les agences et ministères gouvernementaux appropriés;

5) toutes autres personnes, groupes ou agences, dont les opinions sont pertinentes aux termes du mandat de l'enquête.

APPENDICE A

NOMINATION

Par la présente, je nomme Mademoiselle Marion Fleming, directrice exécutive du Comité consultatif spécial sur le transport des handicapés de la Commission canadienne des transports, et Mademoiselle Deana Silverstone, conseiller à la Direction des services juridiques de la Commission canadienne des transports, comme Officiers enquêteurs en vertu de l'article 81 de la Loi nationale sur les transports, pour enquêter et faire rapport au Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission canadienne des transports sur les sujets énumérés dans les termes du mandat ci-joints comme Appendice A.



E. J. Benson  
Président  
Commission canadienne  
des transports

le 31 mars 1981





## APPENDICES

- Smith, David, président. Obstacles. Rapport du Comité spécial concernant les invalides et les handicapés. Ottawa: Approvisionnements et Services, février 1981.
- System Approach Consultants Ltd. Analyse permettant l'identification et le dénombrement des personnes à mobilité réduite au Canada. Montréal: Centre de développement des transports, Transports Canada, 1980.
- Rutenber, Uwe. Multimodal Wheelchair Securement/Passenger Restraint - Prototype Development. Montréal: Centre de développement des transports, Transports Canada, 1981.
- TFS Limited. Système d'accessibilité pour chaise roulante à un autobus intercity, Montréal: Centre de développement des transports, Transports Canada, 1981.
- Urban Transit Authority of British Columbia. Victoria Lift-Equipped Bus, Demonstration Programme, Final Report, Victoria: UTABC, Oct. 1980.

Anderson, Christer; Sven-Olof Brattgård; Jan Petzäll. Anpassing av landsvägbussar till Handikappades och Äldres Behov [Essays de démonstration des autobus adaptés pour les handicapés et les personnes âgées]. Göteborg: Avdelningen För Handikappforskning, 1980.

Berg, I, and L. Christenson. The Special Transport Service for the Handicapped within the Stockholm County. Cambridge, England: Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, July 1981.

Canada. Parliament. "Loi nationale sur les transports". Statuts révisés. Ottawa: Approvisionnement et Services, 1970.

Casey R. The Accessible Fixed-Route Bus Service Experience. Staff Study. Cambridge, Mass: U.S. Dept. of Transportation, April 1981.

City of Calgary. Calgary's Light Rail Transit Accessibility to Handicapped Persons. Calgary: City of Calgary Transportation Department, April 1980.

Falocchto, J. "Wheelchair Traveler's Responses to Lift-equipped Buses Operating in a Fixed-route Transit System." Cambridge, England: Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, July 1981.

Kallman, Per Olov. Nationwide Transportation Service A Swedish Experiment. Sweden: Riksförbundet för Rörsehindrade Barn Och Unejdomar.

Lubberding, J.W., "Provisions for the Handicapped in Dutch Bus Design," Utrecht, The Netherlands: Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer.

Mettler-Melbom, B. Mobility and Handicapped Persons. Munich: Socialdata, Institut für empirische Sozialforschung GmbH.

National Transport Board for the Handicapped. "Guidelines for National Transport Service for the Severely Handicapped — Experimental Activities". Stockholm: National Transport Board for the Handicapped, March 1980.

Pitts, P.; C. Weinstein and K. Lankasky. "Citizen Involvement Improves Transit Planning A Bay Area Perspective." Cambridge, England: Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, July 1981.

Southeastern Michigan Transportation Authority, Report on the Demonstration of Corridor Vehicle Accessibility in Metropolitan Detroit, Project 712. Detroit: SEMTA, Dec. 1979.

Snyder, M., "Working Toward Mobility with Handicapped and Elderly Persons". Cambridge, England: Second International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Handicapped Persons, May 1981.

D.B. Silvestone  
Officier enquêteur

*Diana B. Silvestone*

M.S. Fleming  
Officier enquêteur

*Maurice S. Fleming*

Le tout étant respectueusement soumis,

avec les autocars interurbains et spécialement en rapport avec le mécanisme de retenue et leur pertinence pour l'utilisation de ces autobus. Si l'option D (l'Orion et la Transette) est adoptée, le système de retenue utilisé devrait recevoir au moins une approbation provisoire du CTVM avec la possibilité de la changer si de nouveaux développements sont connus. Également, à cet égard, les règlements provinciaux devraient être étroitement surveillés, par exemple, ceux de l'Ontario qui a récemment émis des règlements sur les camionnettes utilisées pour le transport des handicapés. La CCMTA devrait également être consultée à cet égard.



En regard de toutes les considérations notées plus haut, nous recommandons ce qui suit :

1. Un comité consultatif formé de représentants du gouvernement fédéral et du gouvernement de Terre-Neuve, de handicapés, incluant les usagers de Roadcruser, du personnel de Roadcruser, de membres de l'Association canadienne de l'autocar et de la Canadian Conference of Motor Transport Administrators et de représentants des dirigeants locaux.
2. Une étude des suggestions sous le titre "Roadcruser amélioré" doit être entreprise par Roadcruser avec l'aide du comité consultatif et en consultation avec le groupe d'étude consultatif de CN Marine avec un rapport à être soumis au Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) en dedans d'un mois après l'établissement du comité consultatif, ce rapport devant contenir une évaluation de coût des suggestions considérées comme faisables.
3. Un ordre exigeant l'implantation soit de l'option D (l'option et les trois Transettes avec l'avion pour les voyages traversant l'Ile), soit de l'option E (la combinaison avion-taxi) pour une période expérimentale de trois ans.

Il est recommandé que Roadcruser rencontre à intervalles réguliers le comité consultatif qui contrôlera, avec Roadcruser, le programme en question. Il est en outre recommandé que, tous les six mois, un rapport soit soumis conjointement par Roadcruser et le comité consultatif au Comité des transports par véhicule à moteur, exposant les résultats du programme et faisant des suggestions de changements, si nécessaire. Le Comité des transports par véhicule à moteur réviserait alors ces rapports et émettrait les ordres appropriés.

Puisque la recommandation 3 prévoit deux options qui sont expérimentales de nature, des précédents en leur genre et peut-être des prototypes pour les autres systèmes à travers le Canada, il est recommandé que le gouvernement fédéral paie pour les expériences en question.

4. Un contrôle suivi doit être entrepris par le CTVM avec l'aide du Comité spécial concernant les invalides et les handicapés de la CCT sur les nouveaux développements technologiques, généralement en rapport

s'asseoir dans le taxi et dans l'avion, et, si elles sont en fauteuil roulant, doivent pouvoir replier ce fauteuil pour le ranger dans l'avion et dans le taxi.

8. Une option, qui fournit la possibilité de découvrir et de développer le marché pour les handicapés et d'assurer un service intégré aux non-handicapés, implique l'utilisation d'autobus plus petits, tels l'Orion et la Transette, sur un horaire et un itinéraire flexibles, et contrôles de près par un comité consultatif qui suggérerait d'apporter de tels changements au service s'ils sont vus comme nécessaires ou désirables.

9. À notre point de vue, certaines améliorations, telles qu'exposées dans ce rapport, pourraient être apportées au service Roadcruiser actuel d'offrir des installations de levage afin d'aider de nombreuses personnes qui autrement trouveraient l'autocar inaccessible. Ces améliorations devraient être examinées par Roadcruiser en consultation avec le comité consultatif recommandé, et, dans la mesure du possible, elles devraient être mises en oeuvre.

10. En ce qui concerne spécifiquement le comité consultatif, nous croyons que ce comité devrait faire partie intégrale du programme d'implantation de toute option qu'il adopte. Roadcruiser, en tant que dirigeant du service interurbain d'autocars, devrait être l'initiateur en ce qui concerne la formation du comité consultatif. Ce comité devrait être composé de représentants des handicapés et particulièrement des handicapés qui sont des usagers actuels ou potentiels du service. En outre, il devrait y avoir des représentants du public en général, des gouvernements fédéral et provincial, et, étant donné l'intérêt national envers le Roadcruiser, de la CMCA et de la CMTA. Un représentant de la CCT devrait siéger sur le comité et contrôler le développement du programme au nom du comité des transports par véhicule à moteur. Les dirigeants locaux devraient également être invités à faire partie du comité.

11. Dans la mesure où les recommandations faites ici sont de nature expérimentale et pourraient être utilisées en guise de protocoles pour d'autres systèmes à travers le Canada, il semblerait juste que les contribuables canadiens en tant que groupe aident à payer pour les expériences dont il est question.

- vi) Les handicapés ont plus besoin de voyager sur de courtes distances, par opposition au service de déplacements traversant l'île.
- vii) L'autobus de modèle Orion semblerait être un véhicule plus approprié que les autocars interurbains de dimensions régulières pour satisfaire aux caractéristiques du service et aux exigences de la population handicapée en question, ainsi que pour développer un service qui pourrait être utilisé à la fois par les non-handicapés et par les handicapés.
- viii) L'autobus de modèle Transette semblerait être un véhicule approprié pour les mêmes raisons, en plus de pouvoir fournir la flexibilité nécessaire pour découvrir le marché et développer les itinéraires et les horaires. Ce modèle d'autobus peut aussi être confortablement utilisé par les non-handicapés.
6. Nous ne sommes pas d'accord avec l'approche suggérée par Obstacles qui veut qu'une solution (en l'occurrence, celle de l'accessibilité à un itinéraire fixe, dans le cas de la recommandation 86) soit appliquée à l'échelle nationale. Notre opinion serait plutôt que chaque service doit être examiné selon sa propre valeur, et que la solution choisie doit répondre aux caractéristiques particulières de la région et de la population en cause. En fait, il peut très bien se produire des situations où une forme d'accessibilité à un itinéraire fixe pour un service d'autocars interurbains fournisse la solution appropriée.
7. L'option de l'utilisation combinée du mode aérien et du taxi semble satisfaisante aux termes de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, qui traite en général d'un "système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles". Ce service serait disponible pour les personnes qui sont incapables, à cause de leurs handicaps, d'utiliser le Roadcruser avec le vage manuel et tel qu'amélioré après l'étude des diverses suggestions souignées dans ce rapport. Une difficulté dans la mise en oeuvre de cette option est qu'elle nécessiterait une décision ou un accord quelconque afin de déterminer qui peut utiliser le service taxi-avion. Une autre considération est que ce service ne cherche pas à découvrir ou à développer le marché, ni à fournir un maximum de mobilité aux handicapés. De plus, les personnes utilisant ce service doivent être elles-mêmes capables de

équipes d'un dispositif de levage sur le service Roadcruser régulier) pour le Roadcruser, que cela inclut une accessibilité de 100 % (autocars équipés d'un dispositif de levage sur tous les horaires) ou moins, y compris la recommandation de Obstacles demandant un autocar par jour dans chaque direction, n'est pas une solution appropriée, et ce, pour plusieurs raisons :

1) L'accessibilité à un itinéraire fixe manque de flexibilité, laquelle est nécessaire lorsque l'on développe un service pour les handicapés. Ce manque de flexibilité touche les horaires, les itinéraires et les types de véhicules. La flexibilité est nécessaire afin de déterminer les modèles de voyages des handicapés et la situation du marché et son développement possible.

11) La façon la plus appropriée de faciliter l'intégration serait d'établir un service, à partir de la partie handicapée de la population, qui comprendrait en même temps les non-handicapés, pendant que l'on développerait un service en réponse aux besoins des handicapés concernant les types de véhicules, les horaires et les itinéraires.

111) L'accessibilité à un itinéraire fixe ne permettra pas la mobilité à un nombre significatif des personnes devant bénéficier de ce service puisque ce dernier ne tient pas compte de la très grande diversité des handicaps.

11v) L'utilisation maximale de l'accessibilité à un itinéraire fixe dépend, en partie, de services secondaires qui sont également accessibles, et cela n'est pas le cas à Terre-Neuve. De plus petits autobus à horaire et itinéraire flexibles peuvent résoudre partiellement le problème des services secondaires inaccessibles.

v) Présentement, l'on ne fabrique pas d'autocars interurbains de dimensions régulières déjà munis de dispositifs de levage. L'installation de tels dispositifs sur ces autocars est possible, mais il semblerait que d'autres types de véhicules conviennent mieux aux installations de ces dispositifs de levage ainsi qu'aux déplacements interurbains des handicapés.

1. Le service Roadcruser est un service d'autocars interurbains destiné au grand public. Puisque les handicapés font partie du public, il nous semble évident que ce service a le devoir d'accommoder, autant que cela est possible, ce segment de la population.

2. Le service Roadcruser, qui opère sur la route transcanadienne, relie les principaux centres de Terre-Neuve entre eux. Un des éléments des opérations du Roadcruser, et en fait, de la plupart des déplacements en autocar interurbain, est l'utilisation de nombreux points de débarquement des passagers (il y a trente-deux arrêts sur l'itinéraire traversant l'Île). Certains de ces endroits sont situés dans des endroits relativement isolés, sans installations considérables, et la plupart d'entre eux n'appartiennent pas à Terra-transport.

3. Bien que le nombre de personnes non-mobiles et à déplacement sévèrement diminué soit aussi élevé que 7 500, ce chiffre ne représente pas le nombre d usagers actuels ou potentiels de ce service. Plusieurs des personnes incluses dans cette estimation de 7 500 vivent dans des communautés qui dépendent d'un service secondaire non-accessible qui ne coïncide pas de manière commode avec l'horaire du Roadcruser. Plusieurs autres de ces personnes demeurent dans des communautés qui possèdent des services d'autobus locaux ou de taxi-camionnette convenant mieux à la fois aux non-handicapés et aux handicapés. La encore, de nombreux handicapés n'utiliseraient pas le Roadcruser à cause de la nature de leurs handicaps; plusieurs préféreraient ou même doivent utiliser une automobile, un taxi ou un autre genre de véhicule.

4. La raison majeure des déplacements en autocar Roadcruser consiste en visites médicales, principalement à St. John's. Aucun handicapé n'a exprimé le désir d'emprunter le Roadcruser en vue de rejoindre le traversier pour voyager vers Sydney (Nouvelle-Ecosse), ou vers d'autres parties du Canada.

5. Les témoignages qui ont été accumulés et exprimés dans ce rapport ont mené à la conclusion que l'accessibilité à un itinéraire fixe (autocars





Habituellement, lorsqu'une ordonnance de la CCT implique une dépense d'argent et qu'il n'y a pas de recommandation expresse ou de disposition pour une subvention dans l'ordre, le transporteur obtiendra les montants soit requis de ses propres ressources ou par une subvention directe.

S'il les obtient à même ses propres ressources, le transporteur peut être obligé de convenir de taux plus élevés avec l'autorité régulatrice, une forme déguisée de subvention payée par les usagers du service. Dans le cas de Roadcrusers, le dirigeant serait probablement obligé (à moins qu'il ne puisse absorber les coûts à même ses profits) de convenir avec la CCT d'une augmentation des taux pour compenser le coût des programmes recommandés. Ainsi, les usagers du service paieraient pour l'expérience. Ceci pourrait avoir l'effet de décourager les voyageurs, un effet spécialement indésirable dans ce cas étant donné que le service se propose d'être à faible coût.

Puisque les deux systèmes recommandés sont de nature expérimentale et pourraient fournir un prototype pour les autres systèmes à travers le Canada, il apparaîtrait juste que les contribuables canadiens dans leur ensemble aident à les payer. Pour le "Roadcruser amélioré", il a déjà été déclaré que la responsabilité ultime de ses coûts devrait attendre les résultats de toute étude sur la faisabilité du système suggéré et des autres améliorations.

Tableau 5  
EXPÉRIENCE 2

Coûts estimés de l'avion et du taxi combinés

Description du voyage		Nombre de voyages			Coûts (\$)				
Origine	Destination	Mi.	Usagers	Voyages / Usager	Voyages totaux	Coûts/ voyage*	Revenus/ voyage**	Pertes/ voyage	Pertes totales
<b>A. Taxi</b>									
Port-aux-Basques	Stephenville	125	50	4	200	112,50	9,50	103,00	20 600
Port-aux-Basques	Corner Brook	135	50	4	200	121,50	12,00	109,50	21 900
Corner Brook	Stephenville	52	50	2	100	46,80	4,50	42,30	4 230
Corner Brook	Grand Falls	161	50	2	100	144,90	13,75	131,15	13 115
Grand Falls	Gander	60	50	2	100	54,00	6,00	48,00	4 800
Gander	Clareville	90	50	2	100	81,00	8,25	72,75	7 275
Clareville	St. John's	116	50	2	100	104,40	10,50	93,90	9 390
sous-total			350		900				1 310
<b>B. Avion</b>									
Stephenville	St. John's		100	2	200	86,00	31,50	54,50	10 900
Stephenville	Gander		25	2	50	71,00	20,50	50,50	2 525
Deer Lake	St. John's		100	2	200	86,00	27,50	58,50	11 700
Deer Lake	Gander		25	2	50	71,00	15,65	55,25	2 762
Gander	St. John's		100	2	200	64,00	16,75	47,25	9 450
sous-total			350		700				37 337
<b>C. Administration</b>									
Total			700		1 600				178 647

\* Tarif du taxi: règlements du conseil des services publics de Terre-Neuve (tarif maximum: 90¢ à l'aller); tarif de l'avion: tarifs de la Eastern Provincial Airways, septembre 1981.

\*\* Prix du billet de l'autocar Roadcruiser: tarifs de la compagnie Roadcruiser, septembre 1981.

Tableau 4(b)

EXPERIENCE 1

Coût de fonctionnement d'un autobus Transette

A. Hypothèses de base

1. places assises dans un autobus Transette  
- 13 sièges réguliers d'autobus  
3 espaces avec attaches  
16
2. taux moyen d'occupation  
- 42%  
= 7 sièges occupés par jour environ
3. revenus  
- 6¢ par passager-mille
4. fonctionnement d'un autobus Transette  
- 6 jours par semaine  
52 semaines par année  
= 312 jours-voyages
5. fonctionnement d'un autobus Transette  
- 150 miles par jour
6. coût de la main-d'oeuvre  
- \$100,00 par jour  
autres coûts opérationnels  
(augmentation seulement)  
- 80¢ par mille

B. Coûts estimés

coûts quotidiens	\$220,00
revenus quotidiens	-63,00
coût quotidien net	\$157,00
coût annuel net	\$48 984

Source: compagnie Roadcruiser.

Tableau 4(a)

EXPERIENCE 1

Coût de fonctionnement d'un autobus Orion

A. Hypothèses de base

1. places assises dans un autobus Orion - 17 sièges réguliers d'autobus  
6 espaces pour fauteuils roulants  
23

2. taux moyen d'occupation - 42%  
= 10 sièges occupés par jour

3. revenus - 6¢ par passager-mille

4. fonctionnement d'un autobus Orion - 6 jours par semaine  
- 52 semaines par année  
= 312 jours-voyages

5. fonctionnement d'un autobus Orion - 266 miles par jour
6. coût de la main-d'oeuvre - \$100,00 par jour

autres coûts opérationnels  
(augmentation seulement) - \$1,00 par mille

B. Coût estimés

coûts quotidiens	\$	366,00
revenus quotidiens	-	160,00
coût quotidien net	\$	206,00

coût annuel de 312 jours-voyages \$ 64 272,00

Source: compagnie Roadcruiser.



EXPERIENCE 1

Un autobus Orion et trois Transettes,  
complètes par le mode aérien,  
pour les voyages traversant l'île

Bases de l'évaluation des coûts

A. Coûts des autobus			
capital	Orion	\$ 43 500,00	
	Transette 3	24 000,00	
		<u>67 500,00</u>	
augmentation des coûts opérationnels	Orion	\$114 192,00	
	Transette	68 640,00	
		<u>182 832,00</u>	
revenus	Orion	\$ 49 920,00	
	Transette	19 656,00	
		<u>69 576,00</u>	
B. Coûts des services aériens			
prix du billet, de Stephenville à St. John's	\$	86,00	
	tarif Roadcruiser	- 31,50	
	coût net du mode aérien	\$ 54,50	
	(400 voyages)		\$ 21 800,00
C. Formation du conducteur		\$ 15 000,00	
D. Administration		<u>\$ 60 000,00</u>	
Coût total de l'expérience		\$277 556,00	

Source: Coûts des autobus fournis par Roadcruiser; prix du billet pour le mode aérien, tarifs de la Eastern Provincial Airways, septembre 1981.

Il est de plus suggéré que les représentants des dirigeants des services locaux soient invités et encouragés à faire partie du comité consultatif afin de coordonner et de consolider les services déjà en place. Une telle représentation serait particulièrement appropriée si une option impliquant l'utilisation d'autobus plus petits est mise en vigueur. Roadcrusers devrait rencontrer ces représentants à des intervalles réguliers pour discuter des défauts du programme et des suggestions de changement.

Il est à l'avantage du système de transport d'assumer la responsabilité d'éduquer le comité car une fois que le comité aura une compréhension avancée des opérations de transport, il existera alors une tribune contribuant beaucoup plus à la solution créative de problème.

De plus, il devrait y avoir des représentants appropriés du gouvernement fédéral et de celui de Terre-Neuve et, compte tenu de l'intérêt national dans le Roadcrusers, de l'Association de l'autocar (CMCA) et de la Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA). Concernant la représentation de ces organisations, aussi bien que la participation de Roadcrusers sur le comité consultatif comme dirigeant du service, Piras, Weinstein et Lankasky déclarent dans leur rapport :

Il est soumis qu'un comité consultatif soit partie intégrante de tout service que le Comité des transports par véhicule à moteur juge bon de mettre en place. À cette fin, nous pensons que Roadcrusers, en tant que dirigeant du service en question, devrait être l'initiateur de la formation d'un tel comité. Il est fortement recommandé que Roadcrusers ait sur ce comité des représentants des handicapés, spécialement de ces handicapés qui sont usagers du service.

Avec ces exemples à l'esprit, nous en arrivons à nos recommandations.

On fait également référence au Comité consultatif de Victoria, qui existe toujours et qui continue de contrôler le service de transport ayant remplacé les autobus accessibles à itinéraire fixe.

Les données sur l'utilisation, la satisfaction des consommateurs, les problèmes mécaniques, les questions d'attitude et les améliorations suggérées seront obtenues et analysées sur une base continue...

San Francisco, un processus de contrôle et de réaction serait utilisé pour évaluer et améliorer le programme. Comme le rapport le déclarait :

consultatif, devraient également être examinées. De plus, et spécifiquement pour ce qui est des terminus, le groupe d'études consultatif de CN Marine devrait être consulté et ses recommandations, examinées, car il a une expérience substantielle dans l'étude des particularités accessibles pour les terminus.

#### (5) Comité consultatif

Il nous semble évident qu'aucun système recommandé par nous ou adopté par un comité consultatif ne peut être un succès sans le soutien des usagers et sans leur réaction et leur avis sur le service. Il est de toute importance que le personnel de ce service travaille de concert afin de développer un système viable avec des horaires adéquats et des itinéraires exploitables.

Dans tous les systèmes américains que nous avons examinés, à Detroit et à Washington, il y avait toujours un comité consultatif actif formé, au moins en partie, d'usagers handicapés du système qui aidaient à la planification, l'implantation et au contrôle du service. Cette consultation était, en fait, une exigence des règlements en vertu de l'article 504.

Un rapport intitulé Citizen Involvement Improves Transit Planning, écrit par P. Piras, C. Weinstein et K. Lankasky pour la conférence de Cambridge, souligne la nécessité de la participation du citoyen sur les questions du transport en commun à un niveau régional. Le rapport fait spécifiquement référence au transport urbain en commun dans la région de la baie de San Francisco et à sa Commission métropolitaine de transport (MTC), l'agence de planification des transports pour la région. En référence aux citoyens-conseillers sur le sujet du transport des handicapés, le rapport déclare que :

En vertu d'une résolution passée en 1976, chaque commissaire de la MTC nomme un conseiller "supérieur" et un conseiller "handicapé" pour fournir une information personnelle concernant les questions relatives aux besoins et services de transport. Les conseillers handicapés représentent un large éventail d'invalidités incluant les usagers en fauteuil roulant, les personnes avec d'autres limites de mobilité, les individus visuellement diminués et les personnes avec des invalidités mentales/émotionnelles. A cause de leur relation personnelle avec leur commissaire local, les conseillers supérieur et handicapé reflètent dans une large part les intérêts mélangés de la ville/campagne, itinéraire fixe/para-transport à travers la région.

Nous avons également noté qu'après l'implantation des autobus accessibles à itinéraire fixe à Almada - Contra Costa (AC

Cette liste n'est pas exhaustive et d'autres suggestions, qui seront soumises par les membres du Comité

4. Pour tous les handicapés : préavis nécessaire pour ceux désirant une aide de pré-embarkement.

3. Pour les aveugles : indicateurs tactiles sur les marches de l'autobus et dans les terminus, et l'utilisation du braille sur les avis dans les terminus et les cafétérias.

2. Pour les personnes à mobilité diminuée : rampes supplémentaires peintes en jaune brillant de chaque côté de la porte, pour les handicapés visuels, sièges prioritaires, utilisation d'une marche supplémentaire portative du sol à la première marche et entre la première et la deuxième marche, rampes supplémentaires au côté des sièges avant pour s'asseoir et se lever plus facilement, accoudoirs amovibles sur quelques sièges extérieurs pour faciliter le transfert du fauteuil roulant, installation de ceintures de sécurité sur les sièges avant; utilisation de la chaise Washington ou d'une autre chaise construite pour le lavage manuel, utilisation de rampes aux terminus inaccessibles, et toilettes accessibles à des arrêts clés.

1. Pour les sourds : équipement de sous-titrage avec des caractères rouges dans les principaux terminus, une lunette d'avertissement qui clignote de cinq à dix minutes avant les départs et avant les annonces parées; annonces des arrêts de station par un indicateur visuel à l'intérieur de l'autobus, et équipement de télécommunication dans les terminus.

spécifiquement, nous soumettons les suggestions suivantes pour examen :

En ce qui concerne le lavage manuel, la recommandation 86 de l'Obstacle déclare qu'un mécanisme ou service de lavage mécanique est requis sur le service régulier Roadcruser. En fait, depuis le 1er juin 1981, c'est une politique de Roadcruser d'exiger que ses conducteurs aident autant que possible les personnes en fauteuil roulant à embarquer et débarquer de l'autocar. En lisant la recommandation 86 de façon restrictive, l'on pourrait dire que les termes de la recommandation ont, en fait, été implantés. Cependant, les groupes représentés aux réunions publiques, aussi bien que plusieurs individus, nous ont dit qu'un programme de lavage manuel n'était pas suffisant et ne pourrait être vu que comme une mesure provisoire. Même comme mesure provisoire, nous croyons qu'il y a place pour l'amélioration et que les possibilités d'utilisation de la chaise Washington devraient être examinées.



secondaires inaccessibles demeurent. Enfin, les personnes utilisant ce genre de service doivent également emprunter un taxi dans lequel il doit y avoir suffisamment d'espace pour ranger leur fauteuil roulant. Etant donné que cela peut causer des difficultés aux personnes possédant un fauteuil roulant non repliable, une camionnette peut alors s'avérer nécessaire dans certains cas.

Puisque ce service est recommandé comme une expérience qui, comme telle, devrait impliquer une subvention directe durant l'étape expérimentale, il devrait être disponible seulement pour les voyages qui ne sont pas payés par le gouvernement provincial.

## F. Roadcruser amélioré

Comme nous l'avons déjà déclaré, nous croyons que le Roadcruser, en tant que mode public de transport, devrait être rendu aussi accessible que possible au public.

Une de nos conclusions est que l'autobus équipé d'un dispositif de lavage opérant sur itinéraire et horaire fixes n'offre pas de solution pour plusieurs des personnes non-mobiles et à déplacement sévèrement diminué, et ceci était en partie le résultat de la grande variété et du degré des invalidités impliquées. Cependant, à la fois dans les suggestions faites aux assemblées publiques et ailleurs, incluant l'étude d'articles comme l'article hollandais mentionné précédemment sur un autobus pour les personnes "légèrement handicapées", nous avons découvert que des améliorations pourraient être faites au service Roadcruser actuel sans l'installation de dispositifs de lavage, et que de telles améliorations pourraient aider plusieurs personnes qui n'auraient pas accès à l'autobus. Nos recommandations incluent l'étude par Roadcruser et le Comité consultatif de quelques-unes des suggestions et idées à cet égard, et, nous l'espérons, la mise en oeuvre de celles qui sont faisables. Nous n'avons pas établi les coûts de cette option parce qu'il est préférable que les suggestions faites plus loin soient d'abord examinées, après quoi un coût de ces changements peut être soumis au Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission canadienne des transports.

Concernant l'accessibilité au terminus, Roadcruser a déclaré dans son mémoire de 1979 que les exigences des handicapés seront pleinement considérées lorsque des renouvelations ou des modifications seront effectuées aux dépôts et terminus. Également, il ne donne aucune évaluation des coûts, car ils pourraient varier d'un terminus à l'autre. Encore, il est suggéré que les coûts soient évalués et soumis au Comité des transports par véhicule à moteur après que Roadcruser et le Comité consultatif aient examiné la faisabilité des modifications possibles. La responsabilité ultime de ces coûts devrait être établie à ce moment.



Un des inconvénients de cette option est qu'elle ne recherche ou ne développe pas le marché, ni n'offre une mobilité maximale aux handicapés. De plus, tel que mentionné précédemment, elle offre une forme d'accessibilité à un itinéraire fixe, et comme tel, les problèmes avec les services

Nous avons déjà discuté de ce que nous voyons comme les mérites et inconvénients de ce système en discutant du système national suédois. Appliquant ces considérations spécifiquement à Terre-Neuve, un avantage de cette option réside dans le fait qu'elle peut offrir un service interurbain accessible, par avion, entre Stephenville, Deer Lake, Gander et St. John's, et par taxi entre les centres le long de l'itinéraire Roadcrosser qui n'ont pas d'aéroport; de plus, elle est économiquement raisonnable et ne requiert pas de dépenses initiales de capital. Dans ses limites, cette option serait la plus expéditive et efficace de toutes les options disponibles. Bien qu'elle offre un service différent de celui du Roadcrosser, ce n'est pas un service "séparé" parce qu'il n'y a pas de véhicule spécial pour les handicapés impliqués, les personnes autorisées voyageant avec toutes les autres sur l'avion. Cette option semble également être en accord avec les mots de l'article 3 de la LNT qui réfère à un système de transport économique, efficace et adéquat "faisant le meilleur usage de tous les modes de transport disponibles au coût total le plus bas ...".

Le coût de cette option serait moins de 180 000 \$ incluant 60 000 \$ pour l'administration. Les bases pour l'évaluation sont exposées dans le tableau 5. Cette expérience est celle utilisée dans l'expérience nationale suédoise mentionnée précédemment. Elle est basée sur un nombre fixe de personnes utilisant le service et exige une forme quelconque de "Comité d'autorisation" pour décider qui est éligible à l'utiliser.

## F. Combinaison de l'avion et du taxi

Cette option assume que l'Orion aurait un horaire et itinéraire flexibles utilisés, par exemple, sur le côté est de l'île pour une période de six mois pendant que les trois Transsets opéreraient sur une base "sur demande" ou un horaire flexible sur le côté ouest, dans trois principaux centres, Port-aux-Basques, Corner Brook et Grand Falls. Après une période expérimentale de peut-être six mois, la configuration de la distribution d'autobus peut être changée. L'Orion pourrait alors opérer sur un horaire et itinéraire flexibles sur la côte ouest, pendant que les Transsets opéreraient sur une base "sur demande" dans les centres de Grand Falls, Clarenville et St. John's. Cette option utilise la flexibilité des Transsets et de l'Orion pour offrir un service sur les deux côtés de l'île. Pour les voyages traversant l'île, l'avion peut être utilisé, une Transsette offrant le service à l'aéroport. À notre avis, c'est le moyen le plus valable de développer et se renseigner sur un marché et au même moment d'offrir un service.

Nous avons évalué que le coût total de cette option serait de l'ordre de 278 000 \$, basé sur des coûts de capital et d'opération fournis par Roadcruser. L'évaluation inclut 15 000 \$ pour la formation des conducteurs et 60 000 \$ pour l'administration. Les bases pour les évaluations de coût sont exposées dans le tableau 4. Les coûts sont également basés sur l'utilisation de la Transette, puisque les seuls coûts que nous ayons pour ce type de véhicule sont ceux soumis par Roadcruser, qui suggère l'utilisation de ce véhicule dans son mémoire. Par conséquent, notre opinion se réfère aux autobus Transette. Cependant, nous recommandons ce type de véhicule plutôt que l'autobus particulier en question, et spécifiquement la Transette, principalement aux fins des évaluations de coût.

D. Combinaison d'un Orion et de trois Transettes, ou de modèles semblables de véhicule, complétée par le mode aérien pour les voyages traversant l'Ile

Bien que nous pensions que ce type d'unité d'autobus soit appropriée pour le but pour lequel nous aimerions le voir mis en service, c.-à-d., se renseigner sur les modèles de voyage et le marché dans différentes sections de l'Ile, il pourrait ne pas être l'autobus le plus appropriée pour développer le nombre de voyageurs composé d'usagers non-handicapés et handicapés.

Nous trouvons que ce type d'autobus fournit la flexibilité nécessaire pour se renseigner sur le marché et développer les itinéraires et horaires. Il peut également être confortablement utilisé par les non-handicapés. L'horaire suggéré par Roadcruser en est fondamentalement un de deux jours par semaine, service direct sur une base "sur demande", fonctionnant sur un "horaire accessible" et un service local "sur demande". L'horaire accessible mentionné était le même que celui exposé pour les deux MC-9 rajustés, ou les deux Orions.

Nous avons visité la Welles Corporation, une compagnie canadienne et le fabricant de la Transette Wayne, dont un croquis est joint au présent document à l'appendice J. L'arrangement des sièges de cet autobus se présente sous plusieurs formes et, dépendant du modèle, il peut y avoir de l'espace pour jusqu'à sept fauteuils roulants. Il peut également être équipé de lavage d'autocar, de climatisation et d'un dispositif de lavage hydraulique automatique. La forme suggérée par Roadcruser comprend de l'espace pour trois attaches et treize sièges réguliers d'autocar.

357 000 \$, moins un revenu estimé à 57 000 \$, pour un coût net de 300 000 \$. On inclut dans cette évaluation 15 000 \$ pour la formation de conducteur et 60 000 \$ pour l'administration. La plus grande proportion des coûts sont des coûts d'opération et dépendent d'une large mesure du millage. Terratransport l'évalue à 200 000 milles et nous le considérons élevé étant donné les indications que nous avons de la demande potentielle.

La soumission 1981 de Terratransport à l'enquête suggère comme quatrième option l'utilisation de quatre Transettes opérant sur demande. Le coût estimé de cette option est de

### C. Transettes

Nous ne croyons pas viable en ce moment la proposition présentée dans le mémoire de Terratransport d'avoir deux Orions opérant sur un "horaire accessible". Nous suggérons tout d'abord d'établir un horaire différent basé sur les évaluations que nous avons obtenues. Ensuite, nous préférons ne pas faire de service traversant l'île, du moins durant l'étape d'expérimentation du programme, puisque les modèles de voyage n'indiquent pas de grand besoin pour un tel service.

Nous pensons que le modèle d'autobus Orion serait le plus approprié pour développer un service pouvant être utilisé à la fois par les non-handicapés et les handicapés. Ce n'est pas un véhicule spécial. En fait, il a surtout été utilisé jusqu'à maintenant sur desservices réguliers à itinéraire fixe. Cependant, il peut être construit pour répondre aux besoins des handicapés. Tel que mentionné auparavant, son format plus petit permet d'offrir un service plus flexible, ayant à l'esprit les besoins des handicapés.

Ontario Motor Bus Inc. est à développer présentement un modèle spécial pour les besoins des handicapés; ce modèle est plus près du sol et est équipé d'une rampe mécanique plutôt que d'un dispositif de levage pour être d'abord utilisé dans un environnement urbain. On nous a dit que cet autobus pourrait s'adapter à de plus longues distances, mais sans espace à bagage. Le modèle d'autocar présentement disponible a un peu d'espace à bagage.

Comme il est plus petit que le MC-9, il a fautes roulants. Il serait capable d'offrir à quelques endroits un service plus de flexibilité pour offrir un service en régions rurales et particulièrement impressionnant concernant cet autobus, c'est que les particularités en question, tel le dispositif de levage, ne sont pas ajoutées à l'autobus mais incluses dans la construction originale (bien que les autobus Orions peuvent être rajustés). Le résultat final est un autobus beaucoup plus attrayant que le MC-9 rajusté à l'arrière avec un dispositif de levage de type Collins tel que décrit dans le rapport TBS. Un exemple de la versatilité de cet autobus a été démontré par les différents usages qu'on en a fait jusqu'à date: la SMTA utilise à Port Huron le modèle d'autocar équipé d'un dispositif de levage, et GO Transit utilise le modèle d'autocar sans dispositif de levage pour son service régulier de banlieue dans la région métropolitaine de Toronto. Le service de navette de l'aéroport de Toronto entre les terminus un et deux utilise le modèle équipé du dispositif de levage.

autobus urbains munis d'un différent type de dispositifs de levage et de sièges à bascule où l'espace pour les fauteuils roulants a été aménagé.

Pour ces raisons données, nous considérons comme inappropriée toute option qui suggère le rajustement d'un autocar MC-9 et sa mise en service sur l'itinéraire Roadcruser avec un horaire fixe. (Ceci inclut le projet de démonstration proposé dans le rapport TFS.)

Cela ne signifie pas que l'accessibilité à un itinéraire fixe ne peut pas être une solution appropriée dans des circonstances différentes; par exemple, un dispositif de levage sur socle ou une plate-forme, comme celle utilisée à Halmstad en Suède, pourrait être valable dans certaines conditions, peut-être, comme il a déjà été mentionné, pour un service express opérant entre deux points. Cependant, nous ne sommes pas d'accord avec l'approche du rapport Obstacles qui suggère qu'une solution soit appliquée dans tout le pays (dans le cas de la recommandation 86, cette solution étant l'accessibilité à un itinéraire fixe). À notre avis, avant de recommander l'implantation de tout système, même à un niveau régional, chaque service doit être examinée selon ses mérites et, en particulier, il devrait y avoir une étude en profondeur de chaque service et de ses caractéristiques, incluant des facteurs comme la géographie de la région, la distribution de la population, le marché présent et potentiel, le type d'équipement actuellement en usage et les modèles de voyage des usagers du service. Toute recommandation fondée sur une base qui intéresse l'ensemble du pays devrait donc exiger de plus amples études au préalable.

## B. L'autobus Orion

Nous voyons un mérite considérable dans la troisième option de Terratransport, proposée dans leur soumission de 1981, qui demande l'utilisation de deux Orion équipés d'un dispositif de levage sur un itinéraire et horaire modifiés. Nous considérons comme raisonnables les coûts évalués pour cette opération, étant donné le millage sur lequel les évaluations de coût d'opération ont été basées. Le coût total évalué est de 357 000 \$, moins un revenu évalué à 87 000 \$, pour un coût net de 270 000 \$. Ces évaluations comprennent 15 000 \$ pour la formation des conducteurs et 30 000 \$ pour l'administration.

Nous avons visité les fabricants de l'autobus Orion, l'Ontario Motor Bus Inc. (l'on peut retrouver à l'appendice I un croquis de l'Orion). Nous avons été très impressionnés par la versatilité de cet autobus. Comme spécifié dans le mémoire de Roadcruser, il existe en modèles de trente et trente-cinq pieds et peut avoir plusieurs particularités, y compris un dispositif de levage qui opère à l'extérieur de la porte avant et qui se convertit en marches, un système de climatisation, des sièges type autocar, un système pour abaisser la première marche, et de l'espace et des mécanismes d'attache sécuritaire pour les



La facilité relative du rajustement des autobus urbains ne peut être invoquée pour le rajustement des autocars. L'adaptation de l'autocar implique un dispositif de levage qui peut s'adapter au plancher plus élevé à cause du compartiment à bagage, un problème qui n'existe pas dans le cas des autobus urbains. Une deuxième porte est requise à l'arrière d'un autocar rajusté à cause de la porte étroite à l'avant. Dans l'autobus urbain, il y a déjà une porte arrière et également de larges allées qui permettent un dispositif de levage à l'avant. Dans l'autocar, le dispositif de levage devrait probablement être placé à l'arrière afin de minimiser la réduction de sièges si le fauteuil roulant évolue dans l'allée étroite. En ce qui concerne la question de réduction de sièges, il y a un sérieux problème dans le cas des autocars où approximativement dix sièges doivent être enlevés afin de permettre l'installation d'un dispositif de levage avec de l'espace pour deux attaches de fauteuil roulant. Ce problème ne survient pas dans le cas des

Finalement, l'accessibilité à un itinéraire fixe exige le rajustement de l'autocar MC-9, étant donné qu'il n'y a pas sur le marché d'autocar normal qui ait un dispositif de levage incorporé. Bien qu'il soit évident, d'après le rapport TFS, que l'installation d'un dispositif de levage sur ces autocars soit possible, l'on se demande s'il n'existe pas d'autres véhicules plus appropriés pour l'installation d'un dispositif de levage spécialement après avoir examiné l'autobus Orion).

Le service avion-taxi décrit dans la section E offre, en un sens, l'accessibilité à un itinéraire fixe mais par des moyens différents : par conséquent, le besoin de services secondaires accessibles est le même en ce qui concerne ce service. Chaque individu doit être capable de se rendre aux terminus le long de l'itinéraire. Cependant, de plus petits autobus avec des itinéraires et des horaires flexibles peuvent offrir un service qui se révèle impossible avec des autocars à itinéraire fixe, ce qui résout ainsi partiellement le problème des services secondaires inaccessibles.

Quant à l'accessibilité, l'accessibilité maximale de l'accessibilité à un itinéraire fixe dépend de l'accessibilité égale aux services secondaires qui ne sont pas disponibles à Terre-Neuve. Bien que le fait de se rendre au terminus ne présente pas les mêmes difficultés dans un contexte interurbain que dans un contexte urbain, et nous approuvons ici les opinions exprimées à l'assemblée publique disant que les non-handicapés et les handicapés éprouvent les mêmes difficultés à cet égard, le besoin de services secondaires accessibles est un problème différent. Ces services sont particulièrement significatifs si l'option choisie est l'accessibilité à un itinéraire fixe. Nous avons eu au moins un exemple de besoin pour des services secondaires accessibles exprimé à une des assemblées publiques, dans le cas d'un individu en fauteuil roulant qui devait prendre le service d'autocar (non accessible) Baie d'Espoir - Grand Falls pour être relié au réseau routier à Grand Falls.



Pour ce qui est des types de véhicule, notre opinion est que l'accessibilité à un itinéraire fixe utilisant des autocars de grandeur normale ne fournit pas la flexibilité nécessaire pour offrir le service en question, ou pour déterminer et développer le marché. Un plus petit véhicule fournirait cette flexibilité parce qu'il a la capacité de dévier de l'itinéraire principal sur des petits chemins qui ne sont pas aussi bien développés.

Deuxièmement, l'accessibilité à un itinéraire fixe ne fournit pas les moyens les plus appropriés de servir le principe de l'intégration présente comme étant le facteur clé de tout service aux handicapés par les porte-parole de quelques groupes représentants les handicapés. Cela semblerait également être la base de la recommandation 86 du rapport Obstacles qui recommande l'utilisation d'un autocar équipé d'un dispositif de levage par jour et dans chaque direction. À notre avis, pour offrir un service qui fournirait une mobilité autant pour les non-handicapés que pour les handicapés, la meilleure façon n'est pas de partir du service déjà en place et de le développer selon les besoins des non-handicapés, mais de partir de la population handicapée, de développer le service en réponse à ses exigences concernant les types de véhicules, l'horaire et l'itinéraire, et de construire le service pour les non-handicapés autour de ce service.

Troisièmement, selon nous, l'accessibilité à un itinéraire fixe ne fournira pas la mobilité à une partie significative de personnes à qui le service est supposé bénéficier, parce qu'elle ignore la grande diversité d'invalidités même parmi les personnes en fauteuil roulant et qu'elle tente d'offrir une solution commune, alors que dans plusieurs cas des solutions individuelles seraient plus appropriées. M. Mettler-Meibom, du Socialdata, Institut für empirische Sozialforschung GmbH à Munich, en Allemagne, en vient également à cette conclusion dans Mobility and Handicapped Persons, où il affirme que :

Les personnes handicapées et les situations d'infirmité sont si hétérogènes en soi que l'on ne peut les aborder comme s'il ne s'agissait que d'un seul groupe, et encore moins d'un type de demande ou d'une politique pour tous les handicapés.

...Le besoin consiste plutôt en l'identification de "groupes cibles" afin d'établir une politique et d'assister ces groupes au moyen de mesures conçues spécialement pour eux. La plate-forme d'élevation à bord des autobus, fortement discutée, vient en aide seulement à une petite minorité des personnes à mobilité limitée, et non à toutes ces personnes en tant que groupe!

considérations, nous croyons que l'évaluation de 130 000 \$ pour le rajustement de deux autocars MC-9 sur un horaire régulier de deux jours et l'évaluation de 900 000 \$ pour offrir le service recommandé dans le rapport Obstacles sont toutes deux trop élevées; une telle adaptation pourrait probablement être effectuée à un coût inférieur. Ce coût inférieur est extrêmement difficile à évaluer. Les chiffres du rapport TFS ne sont pas fondés sur les mêmes prémisses que ceux de Roadcruiser et par conséquent des comparaisons valables ne peuvent être faites. Par exemple, les coûts d'opération du projet de démonstration TFS sont basés sur une expérience de six mois tandis que les coûts de Roadcruiser sont basés sur l'opération annuelle toute la compagnie.

Cependant, indépendamment des coûts implicites, l'accessibilité à un itinéraire fixe sur le Roadcruiser est-elle l'option la plus appropriée dans les circonstances ?

Nous croyons que même impliquant une accessibilité de 100 % (c.-à-d., des autobus équipés de dispositif de lavage sur tous les horaires) ou moins, incluant la recommandation d'obstacles d'un autobus par jour dans chaque direction, un tel service n'est pas le plus approprié, pour plusieurs raisons.

Premièrement, nous avons vu dans notre étude des autres systèmes et dans notre étude de la situation particulière à Terre-Neuve que l'accessibilité à un itinéraire fixe n'a pas la flexibilité nécessaire pour développer un service pour les handicapés, en particulier les non-mobiles et à dépensement sévèrement diminué. Le manque de flexibilité comprend les horaires, les itinéraires et les types de véhicules.

En ce qui concerne les horaires et les itinéraires, les expériences de la SEMTA et du D-DOT à Detroit ont souligné le besoin de flexibilité à cet égard, autant avec des autocars de ligne que de petits autobus sur des horaires et des itinéraires moins rigides. Les expériences de la SEMTA ont particulièrement démontré que l'accessibilité à un itinéraire fixe est le dernier pas dans la planification d'un service de transport, et non le premier pas, celui-ci étant la détermination des modèles de voyages et de l'endroit du marché par utilisation, en partie, d'horaires et d'itinéraires fixes. Aussi, quelques conducteurs ayant de l'expérience dans le transport des handicapés ont souligné le besoin d'une telle flexibilité lorsqu'ils transportent quelques personnes handicapées, afin d'accorder, par exemple, du temps supplémentaire à l'embarquement et au débarquement, pour faire des arrêts d'urgence, et pour dévier de l'itinéraire à l'occasion. Une telle flexibilité dans les horaires et les itinéraires n'est pas possible sur les autocars à itinéraire fixe où le respect de l'horaire est essentiel à l'opération du service.

Les visites médicales à St. John's sont la principale raison des voyages en Roadcruiser. En général, il n'y a qu'une petite demande de voyager pour le loisir ou la détente. St. John's est de loin le centre le plus populaire, principalement, comme nous l'avons dit plus haut, à cause des installations médicales qui y sont situées. Il y a, cependant, un léger intérêt démontré envers quelques-uns des autres centres sur l'itinéraire Roadcruiser, en particulier Corner Brook. Personne n'a exprimé le désir de prendre le Roadcruiser afin d'être relié au traversier pour se rendre à Sydney (Nouvelle-Écosse) et dans d'autres parties du Canada. La question d'un voyage traversant l'île a été soulevée seulement par les handicapés de la côte ouest, qui ont besoin de voyager à St. John's pour des visites médicales.

#### (4) Options

##### A. Accessibilité à un itinéraire fixe

L'accessibilité à un itinéraire fixe est favorisée par le comité parlementaire qui, dans la recommandation 86 de son rapport, recommande entre autres qu'un autocar équipé d'un dispositif de levage voyage chaque jour dans chaque direction sur l'itinéraire traversant l'île.

Le CN, dans son mémoire de 1979, et Roadcruiser dans sa soumission de 1981 à l'enquête, ont mis de l'avant un nombre d'options concernant le rajustement de l'autocar MC-9, dont on peut trouver un croquis à l'appendice H. Le coût des options varie de 13 000 \$ à 900 000 \$.

L'évaluation la plus élevée apparaît lorsqu'il s'agit de rendre tous leurs autocars accessibles. Cela est apparemment nécessaire si le service mentionné dans la recommandation 86 est implanté. Bien qu'aucune disposition n'ait été prise dans ce rapport concernant l'espace pour les fauteuils roulants, l'allocation pour un tel espace serait présument comprise dans l'installation du dispositif de levage. Roadcruiser, dans ses évaluations de coûts, prévoit de l'espace pour deux mécanismes d'attache sécuritaire de fauteuil roulant et une toilette élargie, mais pas d'allocation pour rendre les terminus accessibles.

Quoique nous croyons réaliste l'évaluation des coûts de Roadcruiser concernant le nombre de jours durant lesquels un autobus supplémentaire doit être mis en service dû à la perte du nombre de places assises, d'autres aspects de son évaluation des coûts sont élevés. En fait, les fonctionnaires de Terra-transport ont admis que quelques aspects de leurs évaluations des coûts d'opération relatives à cette option n'ont pas de base solide parce que l'opération n'a pas été essayée. En outre, les coûts estimés pour le rajustement de l'autocar MC-9 apparaissent élevés à la lumière du rapport TES. Par conséquent, suite à ces

particulier l'horaire traversant l'île qui prend déjà quinze heures. Nous avons noté, quand nous avons pris le Roadcruser à travers l'île, que le conducteur n'avait pas le droit de rattraper le temps perdu aux stations d'arrêt en augmentant sa vitesse au-dessus de la limite de vitesse entre les arrêts. Son temps, incluant le temps passé aux arrêts de station, était automatiquement enregistré sur une carte qui était soumise à la fin du voyage.

Le service en question est considéré par plusieurs comme un remplacement pour le service ferroviaire de passagers dont on a ordonné l'interruption en 1968. À cause de cela, les opérations des autocars à Terre-Neuve sont souvent comparées aux services ferroviaires interurbains. Cependant, le chemin de fer a certains avantages inhérents à son opération qui le rendent plus apte à fournir l'accès aux personnes non-mobiles et à déplacer sévèrement diminué. Les stations de chemin de fer peuvent être érigées de dispositions de levage sur socle, ce qui est impossible dans plusieurs opérations d'autocars, étant donné la nature des points de descente. Les opérations d'autocars ont, cependant, une flexibilité inhérente à leur équipement pour éviter de l'itinéraire, et cette flexibilité augmente avec de plus petits autocars. En fait, la première fondamentale d'une de nos recommandations est l'utilisation de cette flexibilité à la fois pour se renseigner et développer le marché.

### (3) Profil des handicapés

L'information découlant de l'enquête indique que le nombre de personnes non-mobiles et à déplacement sévèrement diminue pourrait être aussi élevé que 7 500. Ce chiffre, cependant, ne représente pas les usagers ou usagers potentiels du Roadcruser. Plusieurs des 7 500 personnes évaluées vivent dans des communautés qui dépendent de services secondaires pour être reliées au Roadcruser. Plusieurs autres handicapés vivent dans des communautés qui ont un service local d'autobus ou un service de camionnette-taxi qui leur convient mieux; ceci est particulièrement vrai pour les communautés de la côte est où la demande de transport est un service en direction de St. John's. De plus, on nous a dit que plusieurs personnes de ce nombre n'utiliseraient pas le Roadcruser à cause de la nature de leurs invalidités. Finalement, plusieurs d'entre elles préféreraient utiliser, ou même ont besoin d'utiliser une automobile, un taxi, ou un autre véhicule.

Les actuels usagers non-mobiles ou à déplacement sévèrement diminué du Roadcruser pourraient être aussi nombreux que 1 250. La demande latente, si l'autocar était accessible, est virtuellement impossible à évaluer, bien que des études indiquent qu'il y aurait une augmentation de 12 % dans le nombre de voyages. Les chiffres notés plus haut indiquent, si nécessaire, le besoin d'examiner d'avantage l'étendue du marché, et en fait, c'est l'objet principal d'une de nos recommandations, expliquée plus loin.



## (1) Introduction

Le service Roadcruiser est un service d'autocar pour le public en général. Puisque les handicapés forment une partie du public, il est évident que le service en question a la responsabilité de les accommoder autant que faire se peut. Le problème est de déterminer l'étendue et la nature de cette responsabilité.

Nous sommes guidées par l'article 3 de la Loi nationale sur les transports (LNT), jointe comme Appendice G, qui parle très généralement d'un "système de transport économique, efficace et adéquat faisant le meilleur usage de tous les modes de transport disponibles". Ainsi nous devons voir aux coûts, à l'a-propos et à l'efficacité du service en autres choses. Pour déterminer ce qu'est un service adéquat et efficace pour le public en général, autant pour les non-handicapés que les handicapés, on doit considérer la nature des opérations de Roadcruiser et le profil de la population handicapée de Terre-Neuve. À la lumière de ces deux facteurs, les options seront évaluées en fonction de leurs coûts et de leur efficacité. De plus, une telle évaluation devrait contenir une considération du "meilleur usage de tous les modes disponibles" telle que déclarée dans l'article 3 de la LNT. Les exemples des autres juridictions que nous avons étudiées nous guident, à l'intérieur de certaines limites, dans cette tâche.

## (2) Nature des opérations de Roadcruiser

Le service Roadcruiser est une subdivision de Terra-transport, elle-même une filiale du Canadien National (CN). Terra-transport, formée en 1979, exploite tous les services de transport de surface du CN à Terre-Neuve.

Le service Roadcruiser est un service interurbain qui relie les principaux centres à travers la province et fonctionne le long de la route transcanadienne. Un élément des opérations de Roadcruiser, et pour la plupart des voyages en autocar, est l'utilisation de nombreux points de descente (il y a trente-quatre arrêts sur l'itinéraire traversant l'île, deux arrêts pour la restauration de trente minutes chacun, et le reste, un maximum de dix minutes). Quelques-uns de ces arrêts ne possèdent pas de très grandes installations. En fait, la plupart des stations d'arrêt n'appartiennent pas à Terra-transport; ce sont plutôt dans la plupart des cas de petits magasins et restaurants. Le service fonctionne sur plusieurs horaires avec de légères déviations dans quelques régions et sur quelques itinéraires. Le respect de l'horaire est l'essentiel des opérations de Roadcruiser, en





handicapés), et (b) il ne donne pas aux handicapés les mêmes options qu'à tout citoyen de voyager par lui-même par n'importe quel moyen qu'il désire, incluant l'autobus. (Cependant, nous avons noté qu'il a l'avantage sur un système séparé d'autobus d'intégrer les handicapés avec les non-handicapés.)

De notre point de vue, un de ses inconvénients est qu'il n'offre pas les meilleurs moyens de trouver et de développer un marché, et de donner la mobilité à un nombre maximum de personnes dans un long trajet. Essentiellement, il offre un service interurbain à itinéraire fixe, par un moyen différent et plus indirect que l'autocar.

En accord avec son but à long terme d'adapter progressivement les services de transport en commun pour l'accommodation des handicapés, nous avons vu à Stockholm un métro qui était équipé d'un ascenseur incliné. Aussi, à Gothenburg, nous avons visité le Département de recherche sur les handicaps de l'Université de Gothenburg, où il y a une étude sur l'adaptation d'un autocar pour les handicapés, incluant l'installation d'un dispositif de levage. Bien que nous ayons trouvé des plus intéressants le travail accompli jusqu'à date, l'on doit se souvenir qu'en Suède, la durée usuelle d'un voyage interurbain est d'environ une heure à une heure et demie; ainsi, toute comparaison avec un voyage à Terre-Neuve devrait être faite sur cette base. Cependant, nous avons trouvé pertinents à notre enquête les modèles de dispositif de levage, aussi bien que les mécanismes de retenue de l'autobus roulant, et nous attendons de plus amples informations de tout modèle de démonstration fait pour l'utilisation de cet autobus. Apparemment, l'implantation d'un projet de ce type est entrepris en choisissant une région particulière du pays regroupant quelques villes entre lesquelles l'autocar est essayé et évalué.

Ceci a été fait dans le cas d'un autre projet intéressant, cette fois avec des autobus urbains dans la ville de Halmsstad, impliquant une plate-forme d'élévation à certains arrêts clés. L'autobus est guidé par un contrôle à distance pour le stationner à l'endroit prévu, et les plates-formes sont chauffées l'hiver pour éviter l'accumulation de neige. On nous a dit que le temps sauvé par l'utilisation de la plate-forme plutôt que des marches pour monter compense le coût d'installation et d'opération du système. Nous avons considéré cette plate-forme d'élévation comme une option possible pour Terre-Neuve et nous avons trouvé qu'il serait difficile de changer l'arrangement des plus grands terminus existants et leurs modèles d'embarquement de passagers par l'embarquement au moyen d'une installation de plate-forme, bien que cela pourrait être une solution valable pour les plus petits terminus. De plus, ces plates-formes pourraient être appropriées aux services express où les seuls terminus utilisés sont ceux des points de départ et de destination. La plate-forme a sans aucun doute des avantages pour l'embarquement de tous les passagers, mais la difficulté de l'accès en l'autobus roulant demeure, du fait de la porte étroite de l'autocar MC-9 (voir l'appendice H).

Nous aimerions faire quelques commentaires sur le système suédois, concernant autant ses mérites que ses inconvénients.

Ses mérites résident dans le fait qu'il élimine le besoin d'évaluer ou d'obtenir le nombre des usagers actuels et potentiels aux fins de déterminer les horaires et les itinéraires. Comme les voyages sont payés sur une base individuelle, il n'y a pas de dépense immédiate de capital. Il n'implique pas l'adaptation à un degré radical de l'équipement présentement utilisé. En d'autres mots, il utilise les moyens disponibles les plus appropriés et les plus indiqués pour le transport de handicapés particuliers et en subventionne l'utilisation. Les handicapés sont encouragés à voyager par avion parce qu'ils peuvent souvent voyager de cette façon sans accompagnateur. Il ne sépare pas les non-handicapés des handicapés durant les voyages (bien qu'il soit indéniable qu'ils reçoivent une considération spéciale par la subvention donnée). Il limite le nombre de personnes autorisées à utiliser le système aux sévèrement handicapés, un terme qui, considérant les exemples donnés dans les lignes directrices, semblerait inclure toute personne requérant un accompagnateur à bord d'un train. En particulier, il semblerait inclure toute personne en fauteuil roulant voyageant sur une longue distance par train, telle que Clarris Kelly (voir CTCF, Ordonnance n° R-30742 et Décision, 21 mars 1980), qui aurait probablement été déclarée dépendante pour de longs voyages sans interruption alors qu'elle fut considérée comme indépendante par la COT pour un voyage en deux parties, London-Toronto - Toronto-Ottawa avec arrêt et installations de toilette à Toronto. Si elle habitait la Suède, elle serait l'une de ces personnes "autorisées" à utiliser le Service national.

Un des avantages d'un tel service est qu'il est probablement plus économique, dans plusieurs cas, de subventionner de cette façon des voyages individuels que d'apporter des modifications dispendieuses à l'équipement existant. Il semblerait que cela ait été l'intention du système suédois, bien qu'un des objectifs à long terme du gouvernement suédois concernant le transport des handicapés soit d'adapter le système de transport en commun pour accommoder les handicapés.

Nous avons fait nos propres évaluations de coût pour un service combiné air-taxi pour les personnes non-mobiles et a déplacé sévèrement diminué à Terre-Neuve, basées sur le concept du Service national suédois, et ces évaluations sont exposées dans la section "Options".

Si l'on applique quelques-uns des arguments que nous avons entendus durant nos assemblées publiques à Terre-Neuve, les inconvénients du système suédois sont que (a) il traite différemment les handicapés des non-handicapés en ce qu'il donne un traitement spécial aux handicapés et exige d'eux d'obtenir une carte d'identité spéciale (les identifiant ainsi comme

Quand les soixante-douze voyages sont accomplis, la personne concernée doit demander une extension au Comité d'autorisation, donnant la raison des voyages, et les billets ne sont pas alloués pour les voyages d'agrément. Pour les voyages de plus de 30 kilomètres, un autre billet doit être soumis. Les personnes autorisées peuvent utiliser le système régulier de transport public gratuitement, avec un accompagnateur voyageant également gratuitement, de façon à encourager les handicapés à utiliser le mode régulier le plus souvent possible.

Le système national a trois ans d'existence. Il fonctionne dans les mêmes lignes que le système de comté; les personnes "autorisées" peuvent voyager par chemin de fer et par une combinaison de taxi et d'avion à un taux de base d'un tarif de chemin de fer de deuxième classe. Les personnes autorisées sont :

Ces personnes qui dû à une importante invalidité permanente doivent utiliser un moyen de transport qui est spécialement dispensieux.

Ceci inclut ces personnes qui doivent ordinairement voyager par train avec un accompagnateur mais qui pourraient, s'ils prenaient l'avion, voyager sans accompagnateur. Ces personnes paient seulement le prix d'un billet de train de deuxième classe, mais sont autorisées soit à prendre le train (en première classe, si nécessaire) avec un accompagnateur (voyageant gratuitement) ou à voyager par avion, avec ou sans accompagnateur (voyageant gratuitement). La différence de tarif est décidée par l'état. Le voyage doit en être un d'agrément seulement, puisque les voyages médicaux sont payés de toute façon à même les fonds publics. Les employeurs paient pour les voyages d'affaires comme ils le feraient pour d'autres employés. Pour qu'un voyage soit considéré comme un service national de transport, il doit être plus long que 100 kilomètres (62 milles) à l'aller et la destination doit être à l'extérieur des limites municipales. Les lignes directrices du Service national de transport déclarent que la politique du gouvernement suédois est d'adapter progressivement tous les moyens de transport public pour l'utilisation des handicapés mais que le nouveau service de transport, le service national venant d'être décrit, doit être créé pour les sévèrement handicapés. Le terme "sévèrement handicapé" n'est pas défini dans les lignes directrices mais elles spécifient que l'invalidité doit être permanente (durant au moins six mois). Un exemple, donné dans les lignes directrices, de voyageurs autorisés à utiliser le service est celui d'une personne en fauteuil roulant effectuant un long voyage et exigeant de l'aide pour se rendre à la toilette, si le voyage est par train. Le voyageur a le choix de voyager avec un accompagnateur par train, ou avec ou sans accompagnateur par avion.



Le transport public urbain dans le comté de Stockholm est fondamentalement un service spécial, consistant en autobus spéciaux équipés de dispositifs de lavage et un accompagnateur et d'autorisation décide qui est autorisé à utiliser les autobus et qui peut obtenir une subvention pour les taxis. Les critères pour l'autorisation sont (a) un domicile à l'intérieur du comté de Stockholm et (b) un handicap permanent de mobilité qui empêche de circuler et d'utiliser facilement le transport public. Une fois autorisée, la personne concernée reçoit une carte d'identité lui permettant des voyages illimités sur les autobus spéciaux selon un tarif de base de cinq couronnes (environ 1,25 \$), et soixante-douze voyages en taxi allant jusqu'à 30 kilomètres pour le même prix sans restriction relative au but des voyages.

En Suède, nous avons rencontré des fonctionnaires des services urbains et de comté pour le comté de Stockholm, et également des représentants du Service national pour les handicapés. Ces services peuvent être grossièrement divisés en services urbains et interurbains; cependant, en réalité, comme le comté de Stockholm englobe vingt-trois municipalités ayant une population totale de 1,5 million, il comprend à la fois un service urbain et un service de banlieue.

#### D. Expériences européennes : la Suède

Notre conclusion, par conséquent, est que même les projets ayant en leur faveur les mêmes éléments positifs que le projet de Seattle n'étaient pas une réussite. Cependant, nous croyons qu'aussi longtemps que le comité consultatif, en coopération avec les dirigeants, est disposé à être flexible dans son approche du service, comme il semble l'être à Victoria, et est disposé à continuer à contrôler, faire un rapport de la situation et adapter le service comme il se développe et comme les modèles de voyage peuvent être distingués, l'on développera finalement un service qui répondra le mieux aux besoins des handicapés.

[souligné par les auteurs du présent rapport]

Les porte-parole des handicapés croyaient que l'implication de la communauté handicapée dans toutes les phases de ce projet, la mise en place des points de départ et de destination, et l'attitude positive et responsable du personnel de la ville pour rendre le service effectif étaient des facteurs importants pour générer le niveau d'utilisation du dispositif de lavage expérimenté. Cependant, plusieurs de ces caractéristiques ne sont pas inhérentes à Seattle.

Une participation du même type que dans le projet Victoria ne garantissait pas, bien sûr, le succès du système. Comme il était souligné dans le rapport de l'US-DOT, en référence au succès relatif du projet de Seattle :



cette communauté, il n'y avait aucun sentiment de "stigmatisation" associé avec un service spécial.

Nous nous souvenons en particulier d'un individu d'une petite communauté sur la côte est de Terre-Neuve, que nous avons visité pendant la tenue de nos assemblées publiques en mai 1981. Blessé dans un accident d'automobile il y a douze ans, cet homme est dans un fauteuil roulant. Il n'utilise pas le Roadcruser car il a d'autres moyens de transport; sa fille a une automobile. Il a dit qu'il préférerait un service parallèle à un Roadcruser équipé d'un dispositif de levage et que, personnellement, cela ne l'ennuierait pas d'être séparé de sa famille durant un voyage. Il considérerait qu'étant une personne handicapée, il avait accepté ses limites, et habitant un petit village, il se sentait complètement intégré au tissu social du village. Aussi longtemps qu'il serait capable de se rendre où il voulait, il serait heureux.

Bien que nous ne souhaitions pas tirer de fermes conclusions des visites impliquant des handicapés habitant de petites communautés parce que nous croyons ne pas avoir rencontré suffisamment de personnes handicapées pour faire de telles conclusions, il semblerait que si un individu est intégré à la vie de la communauté, comme il le sera probablement dans le cas d'une petite communauté, la question de se sentir "stigmatisé" à cause de l'utilisation d'un service spécial ne semble pas surgir.

En conclusion, pour en revenir au rapport Victoria, nous aimerions faire les commentaires suivants.

En dépit des résultats négatifs de l'expérience de la ville avec un service d'autobus accessible à itinéraire fixe, il y a beaucoup à gagner de l'esprit de coopération de tous les groupes impliqués dans le projet et de l'attitude positive du gouvernement dans l'institution du programme. Nous apprécions particulièrement l'existence continue du groupe consultatif, sa flexibilité à décider de mettre en place un service spécial après la réaction négative face au service accessible à itinéraire fixe et son contrôle continu du système spécial. À notre avis, une telle participation est indispensable au succès de tout service qui sera développé.

Un autre exemple de ce genre de participation a pu être observé dans l'approche de la SEMTA à Detroit. La SEMTA change les horaires et réaménage les itinéraires continuellement; le contrôle du système et la réaction face à ce dernier sont la clé de son développement et de son succès.

Aussi, nous notons que les autobus accessibles de Victoria seront utilisés pour une autre expérience, cette fois sous d'autres conditions : ils couvriront maintenant le réseau complet pour une ville entière.

Comme le rapport le souligne, bien qu'il n'y ait pas de solution simple à cet égard, ce problème de "stigmatisation" associé à un service spécial nous a été souligné à plusieurs reprises par les représentants de la COD et des Services sociaux. Il est peut-être intéressant de noter que lorsque nous avons visité quelques personnes handicapées, qui habitaient des communautés peu peuplées dans des régions périphériques où elles étaient complètement intégrées dans la vie sociale de la communauté et acceptées sans conteste comme partie intégrante de

Comme les ambulants forment la majeure partie de l'échantillon du sondage, les résultats pour les ambulants tendent à suivre plutôt fidèlement l'ensemble des résultats. Cependant, il est intéressant de noter qu'ils expriment une plus grande préférence pour le service "sur commande" que les usagers en fauteuil roulant. Il ne semble pas y avoir d'explication simple à cela. Il est possible que leur capacité à marcher les rende moins sensibles à tout sentiment de "stigmatisation" associé au véhicule à usage spécial.

Un autre point soulevé par le rapport Victoria est le résultat de cette section du sondage concernant les répondants :

Une des déclarations faites par les représentants de la COD à nos assemblées à Terre-Neuve était que nous, en tant qu'officiers enquêteurs, ne devions pas nous intéresser à la façon dont les handicapés se rendaient au terminus d'autobus. Notre seul souci devait être de rendre le service accessible. Le raisonnement derrière cette opinion était que chacun, non-handicapé ou handicapé, avait les mêmes difficultés à se rendre au terminus puisque ces deux groupes, dans la plupart des cas, utilisaient une autre forme de transport pour s'y rendre. Bien que nous reconnaissons que les difficultés pour se rendre au terminus diffèrent, dans le cas d'un voyage urbain de celles d'un voyage commun aux voyages urbains et interurbains. Ce facteur est la nécessité pour plusieurs passagers d'utiliser des services secondaires. Si ces voyageurs sont handicapés, l'inaccessibilité à de tels services secondaires sera inévitablement un facteur dans la non-utilisation ou le peu d'utilisation du service Roadcruser.

des non-usagers, quelque 72,7 % ont mentionné qu'ils avaient des problèmes à se rendre à l'arrêt d'autobus ou des problèmes similaires.

outre que :

tous les répondants décrits précédemment. Le rapport note en outre que les conclusions spécifiques à cause du peu de gens contactés, mais les résultats coïncident avec les résultats de l'itinéraire avaient utilisé les véhicules. Le rapport n'était pas disposé à tirer des conclusions spécifiques à cause du peu de gens contactés, mais les résultats coïncident avec les résultats de

Concernant les personnes en fauteuil roulant, une des conclusions du rapport indique que seulement trois des vingt

résultats de cette expérience.

débute en janvier 1982. Il sera intéressant de voir les fixe d'autobus pour toute la ville. On nous a dit que ce service d'autobus, donnant ainsi 100 % d'accessibilité sur l'itinéraire les quatre autobus accessibles fourniront l'ensemble du réseau Campbell River, une ville d'environ 20 000 habitants à laquelle dans le rapport. Les autobus accessibles ont été réaffectés à maintenant opté pour ce qui est appelé un "service sur commande" à l'itinéraire fixe), a changé d'avis sur le type de service et a les premiers à demander aux assemblées publiques l'accessibilité sociale entre autres (ces deux groupes qui, à Terre-Neuve, étaient consommateurs pour les handicapés ainsi que d'agences de service consultatif lui-même, forme de représentants de groupes de est un droit civil. Dans l'expérience de Victoria, le comité d'autre part parce que l'accès aux transports publics en commun les non-handicapés, d'une part comme mesure de réadaptation, et de principe, celui que les handicapés doivent être intégrés avec cependant, le problème n'en est pas un de préférence, mais plutôt dispositif de levage, ils choisiraient le service spécial; spécial ou "sur commande" et un autobus Roadcruser équipé d'un dit que si les handicapés avaient le choix entre un service

Au cours de nos assemblées à Terre-Neuve, l'on nous a service "sur commande".

bien que ce dernier groupe exprime une légère préférence pour le différences entre les attitudes des usagers et des non-usagers,

En outre, les résultats montrent qu'il y a peu de tous les itinéraires à Victoria.

réaction si tous les autobus étaient accessibles sur réduit à seulement 83,7 % lorsqu'on leur demande leur pour un système de "demande/réponse", et ce chiffre est 86,0 % des gens questionnés expriment une préférence

sur les usagers et les non-usagers du service révèle que :

En plus de cette conclusion, un sondage mené par l'UTA

sur le seul service "sur commande, demande/réponse".

qu'en qualité de service, en concentrant les efforts handicapés peuvent être mieux servis, tant en quantité

l'évidence semble suggérer que les besoins des pertinente la conclusion du rapport à l'effet que :

urbain et non d'un service interurbain, nous avons trouvé sur les coûts doit être regardée dans le contexte du transport Gardant à l'esprit pour nos propres fins que cette constatation "demande/réponse", coûtant de 8 à 10 dollars par voyage). commande". (un service de type camionnette "porte à porte", évalué à 57,86 \$, était dispendieux comparé au service "sur Le rapport conclut également que le coût par voyage,

4. L'itinéraire a été soigneusement choisi pour répondre à ce qui semblait être la plus grande demande pour un service de transport accessible (30 % de la population le long de l'itinéraire choisi avait plus de soixante-cinq).

5. Un comité consultatif de handicapés a été formé pour recommander le choix du mode de transport qu'il pensait approprié pour répondre aux besoins de mobilité de la communauté handicapée de Victoria. Après avoir considéré différentes options, y compris un service spécial, le comité a choisi des autobus équipés de dispositif de levage dans un système régulier d'autobus. Le comité, formé de représentants des agences de service social, d'organisations de handicapés et pour les handicapés, de la Urban Transit Authority (UTA), des ministres du Travail, des Ressources humaines, de la Santé et de l'Éducation et du vice-président du conseil d'administration de l'UTA, a également recommandé l'affectation des autobus (dans ce cas, il a opté pour l'accessibilité totale sur un itinéraire), et il a contrôlé et conseillé l'équipement du projet de démonstration. Selon le rapport final, le service a été largement contrôlé à la fois pour le nombre de voyageurs et pour la performance de l'équipement.

6. De plus, la publicité pour le service expérimental a été considérée comme relativement réussie, et a rejoint approximativement 90 % des usagers potentiels.

7. Le comité consultatif, qui a l'origine avait opté pour l'autobus accessible à itinéraire fixe, a exprimé une préférence pour un service spécial ou "sur commande", suite à l'évaluation de l'expérience.

À cause de tous ces facteurs et spécialement l'enthousiasme, l'intérêt et la coopération qui semblaient avoir existé à chaque niveau du projet, nous étions impatientes de voir les résultats du service et les conclusions formulées dans le rapport final.

Ces résultats furent négatifs autant en regard des implications de coût que par rapport à la réponse aux besoins de mobilité des handicapés. En fait, les conclusions du rapport révélèrent que :

une constatation principale était que 82 % des usagers et 84 % des non-usagers du service pensent qu'un service "sur commande" serait préférable aux autobus équipés de dispositif de levage.



transport en commun qui n'est ni désirable ni rentable. De façon plus importante, les systèmes de transport pleinement accessibles ne semblent pas répondre aux besoins de mobilité des handicapés de la même façon que le font les services spécialisés "porte à porte".

Le rapport de Calgary semble être en accord avec le rapport Falocchio en ce qu'une des raisons pour lesquelles les autobus à itinéraire fixe équipés d'un dispositif de levage ne sont pas utilisés est qu'ils ne sont qu'une composante du système total, c.-à-d., les édifices, les trottoirs, la circulation, la topographie, les services secondaires, chacune jouant un rôle pour déterminer si un passager en fauteuil roulant utilisera l'autobus. Le rapport de Calgary cite les "liens d'activité" et déclare que :

tout système de transport qui réduit au minimum le nombre de "liens d'activité" offrira un service aux voyageurs handicapés plus sensibilisé à leurs besoins de mobilité.

Cette opinion nous a été confirmée lors de nos rencontres avec des officiels du D-DOT suite à leur expérience de trois ans avec les autobus équipés d'un dispositif de levage.

En conclusion, nous soulignons que l'importance du nombre des "liens d'activité" dans le contexte du transport par autocar aussi bien que la nécessité de l'accessibilité aux "composantes complémentaires du système total" ne sembleraient pas aussi importantes que dans le cas du transport urbain. Cependant, comme le besoin de services secondaires accessibles est aussi indispensable dans les deux types de service, ces commentaires sont applicables au service Roadcruiser de Terre-Neuve.

#### C. Expériences canadiennes : le projet Victoria

Nous nous sommes intéressées grandement à une expérience menée à Victoria, en Colombie-Britannique. À l'origine, nous en avions entendu parler en lisant The Rehabilitation Digest de juillet, août et septembre 1980. Notre intérêt dans ce projet était fondé sur plusieurs points :

1. Il était canadien et, par conséquent, n'était pas suscité par une législation, comme dans le cas de plusieurs projets américains.
2. Il y avait 100 % d'accessibilité sur l'itinéraire choisi.
3. Le système avait été en opération pendant un an avant que le rapport final sur les résultats du projet ne soit mis par écrit.



Les expériences des autres villes ne justifient en aucun cas la pleine accessibilité des installations de

La ville de Calgary a publié un rapport en avril 1980 intitulé Calgary's Light Rail Transit Accessibility to Handicapped Persons. Bien qu'il concerne le service de chemin de fer de banlieue de Calgary, il résume les expériences de quelques villes américaines pour appuyer la constatation suivante:

À partir des témoignages disponibles à date, la présente approche est incomplète parce qu'elle ne se préoccupe que du système de transport, tout en ignorant les composantes complémentaires du système total; et elle évolue dans un domaine de solution qui semble répondre médiocrement aux besoins de mobilité des usagers en fauteuil roulant.

Puis, en référence à la politique américaine qui exige des compagnies de transport qu'elles aient des autobus à dispositif de levage dans leurs systèmes, l'auteur déclare que :

Comme les usagers en fauteuil roulant du comté de Westchester voyagent couramment par d'autres modes que l'autobus, on doit en déduire que ces modes sont considérés comme supérieurs à l'autobus dans la satisfaction des besoins de voyage. Si nous voulons encourager l'utilisation de l'autobus à dispositif de levage, nous devons augmenter son attrait face aux alternatives qui se présentent aux usagers en fauteuil roulant.

Un article présenté par John Falocchio du Polytechnic Institute of New York à la Deuxième conférence internationale sur la mobilité et le transport pour les personnes âgées et handicapées, à Cambridge en 1981, Wheelchair Traveler's Response to Lift-Ramped Buses Operating in a Fixed-Route Transit System, essaie d'analyser à l'aide d'un sondage parmi les usagers en fauteuil roulant quels facteurs contribuent au manque d'utilisation de l'autobus à dispositif de levage. L'étude conclut que l'équipement de l'autobus avec un dispositif de levage ne fournit pas un véritable accès aux personnes en fauteuil roulant. L'auteur décrit les principales étapes d'un voyage en autobus à partir de l'aller et du retour de l'arrêt d'autobus et l'attente pour l'autobus et conclut que :

(iv) Commentaire sur les expériences américaines

L'article 504, mais le type de comité formé relevait des agences, des dirigeants et des handicapés concernés. On nous a dit que ce comité, qui à l'origine voulait des autobus accessibles sur une ligne régulière à itinéraire fixe, fait maintenant pression pour un plus haut niveau de service plutôt qu'un système égalitaire. Cette dernière expérience rappelle celle du projet Victoria qui sera exposé dans la partie III(11)C.

(b) Petits autobus réguliers à itinéraire fixe

Il y a plusieurs permutations d'horaires sur ce service. Fondamentalement, l'horaire n'est pas aussi rigide que celui des autobus de ligne, décrit plus loin. Dans quelques cas, certains arrêts sont désignés, et bien qu'il n'y ait pas d'horaire fixe, on peut dire à une personne qui a appelé d'être à l'arrêt désigné le plus proche à une heure spécifique. On appelle cela le Dial-A-Spot. Dans quelques cas, un indicateur d'horaire est publié donnant les heures spécifiques pour deux villes, et l'autobus doit être à ces villes à ces heures. Entre temps, toutefois, l'autobus est disponible pour un service "dial-a-ride" pour les points situés entre les deux villes. Un autre type de service est d'avoir un horaire fixe pour deux points comme nous venons de le décrire et un itinéraire fixe mais en accordant du temps pour une déviation de l'itinéraire pour prendre et déposer une personne handicapée qui habite hors de l'itinéraire.

(c) Autobus de ligne

Il y a également de petits autobus opérant avec un itinéraire et un horaire fixes. Il y a en a moins de dix dans les principaux comtés.

Un but de la SEMTA est d'abandonner le système de demande/réponse au profit d'un service à horaire fixe. L'horaire flexible décrit plus haut, résultant de l'évaluation de la réponse au Dial-A-Ride ou Dial-A-Spot, est le premier pas vers un horaire plus formel.

Un autre but de la SEMTA, est d'obtenir une pleine utilisation des autobus, et à cette fin, l'affirmement est permis.

Dans les zones où il y a la fois des petits autobus et des autobus de ligne de grandeur normale, le but de la SEMTA est d'établir l'horaire des petits autobus de façon à offrir un service complémentaire aux grands autobus et non un doublement de service. Comparés avec l'accessibilité à la ligne fixe sur les autobus réguliers, on voit un avenir plus brillant pour les services spéciaux opérés par la SEMTA dans les zones urbaines aussi bien que dans la banlieue, avec l'expérimentation de différents usages et horaires pour les camionnettes, tel que mentionné précédemment, le but ultime étant l'utilisation maximale des véhicules.

Depuis le début du programme, la SEMTA aussi bien que le D-DOT, a pris avis d'un comité consultatif formé de 20 % de personnes physiquement handicapées, incluant les aveugles. Une telle consultation était une exigence des règlements en vertu de

Ceci est fondamentalement un service de demande/réponse sur un horaire flexible, où les non-handicapés et les handicapés peuvent téléphoner et demander un trajet à un certain moment. Normalement, seul un avis d'une demi-heure est requis, mais il peut y avoir des occasions où la camionnette n'est pas dans les environs et où la période d'attente est plus longue. C'est le seul service ressemblant de près à un service de taxi, la seule différence étant que c'est un service "rotorot" à rotor", et non porte à porte. Le DAR est utilisé pour définir le marché de façon à développer des itinéraires et des horaires plus définitifs.

#### (a) Dial-A-Ride (DAR)

Ce que nous avons trouvé d'intéressant dans ces services fournis par la SEMTA, c'est que dans quelques cas, le service en question avait débuté en tant que service pour les handicapés et les personnes âgées : il commençait à partir d'une base de "sur demande", et à mesure que les modèles de voyage apparaissaient, les horaires d'autobus étaient développés autour des centres en demande, comme par exemple entre les résidences pour personnes âgées et les centres d'achats. Les non-handicapés peuvent également utiliser ces services, mais ceux-ci sont orientés autour des besoins de voyage des handicapés et des personnes âgées. Non seulement plusieurs de ces autobus sont-ils équipés d'un dispositif de levage, mais encore, leurs conducteurs sont spécialement formés pour s'occuper des personnes handicapées. En planifiant et en développant les services dans la banlieue de Detroit, une combinaison de services et d'horaires est utilisée, opérant à l'aide de petits autobus et de camionnettes. Les planificateurs nous ont dit qu'il y avait dix à quinze différents types d'horaires nécessaires pour ce faire. L'horaire choisi pour une zone en particulier dépend du nombre de voyageurs, et différentes solutions sont apportées pour différentes zones. Voici quelques-uns de ces horaires :

L'autre service opéré pour la ville de Detroit par la SEMTA est fondamentalement un service de banlieue. Il ne prend pas de passagers d'un point à l'autre dans la ville. La SEMTA fournit le financement à sept comités et opère six d'entre eux. Ceux-ci sont en opération depuis cinq ans. Dans quelques comités, le service autant pour les non-handicapés que les handicapés est assuré par de petits autobus et des camionnettes. Dans d'autres comités, il y a des autobus normale (à itinéraires et horaires fixes) en plus de petits véhicules.

On croit généralement que si la législation est modifiée, l'accessibilité à une ligne fixe sur des autobus réguliers ne serait probablement pas continuée. Les autobus actuels équipés de dispositif de levage seraient gardés, mais l'on n'en achèterait pas de nouveaux.

législation d'état mentionnée plus haut et des règlements qui imposent un moratoire sur l'achat de nouveaux autobus sans dispositif de lavage. Ce service est en opération depuis trois ans.

L'expérience de l'accessibilité à l'itinéraire fixe a été évaluée après dix mois dans Report of the Demonstration of Corridor Vehicle Accessibility in Metropolitan Detroit, préparé par la SEMTA. Ce rapport décrit la démonstration de l'accessibilité au véhicule à corridor, comment et pourquoi les itinéraires furent choisis, la mise en marche et la publicité utilisée, etc. La conclusion du rapport (préparé sur une base de dix mois de service et vérifié par les représentants du D-DOT et de la SEMTA, après trois ans de service) déclarait que le service de ligne accessible à l'itinéraire fixe ne semblait pas fournir la mobilité à un pourcentage significatif, et que par conséquent le coût par usager (\$480,65 sur une ligne) demeurerait élevé.

L'accessibilité à un itinéraire fixe sur les autobus réguliers était vue comme un échec pour plusieurs raisons :

1. On a déclaré qu'un système égalitaire ne pourrait jamais fournir un haut niveau de service. Cette attitude découle directement de la formation des conducteurs et du nettoyage des stations. Le personnel du terminus sait que personne n'utilisera l'autobus équipé d'un dispositif de lavage, aussi, quelquefois, ils ne les mettent même pas sur l'itinéraire.

2. Le faible nombre de voyageurs est une autre raison pour laquelle l'accessibilité à un itinéraire fixe n'était pas considérée comme un succès. La nécessité de l'accessibilité totale des trottoirs jusqu'aux édifices de destination finale, aux terminus aussi bien que l'accessibilité à toutes les lignes, est une cause du faible nombre de voyageurs. L'argument avancé par les groupes faisant pression pour l'accessibilité à un itinéraire fixe est que l'ensemble du système, incluant les voies secondaires et pas seulement les lignes principales, doit être totalement accessible avant que les gens ne l'utilisent. Ce point est élaboré dans un article de J. Falcocchio, étudié à la partie IV.

3. La formation des conducteurs est considérée comme une autre raison. Bien que les conducteurs des lignes principales soient formés, ils ne le sont pas uniformément, et dans plusieurs cas, ils ne s'occupent des handicapés que sporadiquement. Ainsi, il y a un problème d'attitude.



et de sa participation dans la société. Le concept d'intégration :

était un concept important pour les vétérans de la guerre du Viêt-nam essayant de reprendre la vie civile et pour plusieurs jeunes gens cherchant des opportunités d'éducation et de travail. Le Réhabilitation Act de 1973 a été vu comme une déclaration des droits civils des personnes handicapées. (M. Snyder, Working Toward Mobility with Handicapped and Elderly Persons.)

Pour l'Administration des transports de la région métropolitaine de Washington, une organisation régionale transgressant les frontières d'état, cela était plus facile, de suivre l'itinéraire intégré plutôt que d'instituer un système parallèle. Dans tous les cas, on avait le sentiment, au moment de nos rencontres de mai 1981 avec la WMFTA, que même si les droits des handicapés devaient être respectés, il était préférable d'avoir pour eux un service séparé. Les raisons données à cela étaient les coûts élevés, en particulier les coûts d'entretien, le manque de flexibilité dans l'horaire et, bien sûr, le marché relativement petit concernant l'utilisation des dispositifs de levage et, par conséquent, le petit nombre de voyageurs.

Ces options furent exprimées encore plus fortement lorsque nous avons rencontré le Département des transports de la ville de Detroit (D-DOT) et l'Administration des transports du sud-est du Michigan (SEMTA) à Detroit.

(iii) Réunions avec le Département des transports de la ville de Detroit et l'Administration des transports du sud-est du Michigan

Ces rencontres eurent lieu à la mi-juillet, après la décision de la cour d'appel mentionnée plus haut. Cependant, même si les représentants que nous avons rencontrés pensaient que les règlements fédéraux seraient bientôt changés, la législation d'état, le Public Act 140, était toujours en vigueur.

La ville de Detroit et les comtés avoisinants ont une population approximative de 5,5 millions habitants dont 4,5 millions vivent dans les comtés. Au moment de notre rencontre, l'Administration des transports du sud-est du Michigan opérait le service pour les handicapés dans les comtés, pendant que le Département des transports de la ville de Detroit opérait le service dans la ville. Ce dernier est un service accessible à l'itinéraire fixe où une partie des autobus ou tous les autobus sur un itinéraire particulier sont équipés d'un dispositif de levage. En fait, dans la ville de Detroit, quatre lignes sur cinquante ont des autobus tous équipés de dispositifs de levage. Ces lignes constituent les principales artères de la ville. Fondamentalement, on a choisi ce service à cause de la



opérant des autobus équipés de dispositifs de levage sur des itinéraires fixes.

Lorsque nous sommes allées à Washington à la mi-mai de 1981, personne ne savait vraiment ce qu'il adviendrait des règlements de l'article 504, compte tenu du récent changement d'administration. À ce moment, les règlements étaient toujours en place mais l'opinion générale était que la nouvelle administration serait plutôt en faveur d'options locales, ce qui signifiait que chaque communauté était en meilleure position pour décider du type de service pour les handicapés dans chaque région. Par conséquent, les autobus urbains accessibles sur des horaires réguliers à itinéraire fixe ne seraient plus requis et les administrations de transport pourraient choisir, en consultation avec les handicapés de la communauté concernée, un système de transport spécial ou parallèle, fondé sur un horaire de demande/réponse. En fait, un cas récent jugé par la cour d'appel des États-Unis du district de Columbia stipule que les règlements en question excèdent l'autorité de l'US-DOT dans l'application la loi et les a renvoyés au DOT afin de déterminer si les règlements étaient fondés sur des statuts autres que l'article 504. En se fondant sur ce cas, de très récents amendements aux règlements en question, émis en août 1981 et connus comme "US-DOT Revised Regulations on the Elderly and Handicapped", se réfèrent maintenant à des "efforts spéciaux adéquats" de la part des dirigeants. Ceci permettrait des options locales.

À part les influences politiques en jeu, la décision et ces nouveaux règlements (suspendus au moment de notre visite), le sentiment général était, selon nous, au moment de nos rencontres à Washington avec les agences, que le système de transport urbain en commun n'était pas un succès, tant au point de vue de la satisfaction des besoins des handicapés qu'au point de vue des coûts. L'Association américaine de transport public, à ce que l'on pouvait prévoir, estimait notamment qu'une telle adaptation n'était pas la solution pour fournir un service de transport pour les handicapés et que la mobilité était plus importante que l'intégration, du moins en ce qui concerne les services de transport (l'APTA est la partie qui a engagé les poursuites résultant d'une décision que l'US-DOT avait outrepassé son autorité en vertu de l'article 504). Mais les représentants de l'Administration des transports urbains en commun et du DOT-DC pensaient également que l'adaptation du système n'était pas la réponse aux besoins de mobilité des handicapés, et que tout au moins, une combinaison de services était nécessaire. À l'Administration des transports de la région métropolitaine de Washington, l'on nous a un peu expliqué les antécédents ayant conduit à la législation. Fondamentalement, la question de l'accessibilité aux systèmes de transport en commun est une de droits civils. L'idée de l'intégration des handicapés au système de transport en commun était vue comme une partie, et comme une expression, de l'indépendance de la personne handicapée

(11) Réunions avec l'Administration des transports urbains en commun, le ministre des Transports du district de Columbia, l'Administration des transports de la région métropolitaine de Washington et l'Association américaine de transport public.

À Washington, nous avons rencontré les représentants de l'Administration des transports urbains en commun (UMTA), du ministre des Transports du district de Columbia (DOT-DC), de l'Administration des transports de la région métropolitaine de Washington (WMATA) et de l'Association américaine de transport de dirigeants de transports urbains en commun (APTA). L'UMTA, déjà mentionnée, est l'agence fédérale qui alloue les subventions aux différentes agences et administrations concernées. Le DOT-DC, avec la WMATA, est responsable de l'élaboration du plan de transition pour les transports sujets à une subvention fédérale.

Nous avons demandé à ces agences leurs opinions sur les résultats de la mise en oeuvre des règlements du US-DOT et sur l'intégration des handicapés au système de transport en commun; nous leur avons également demandé si la mise en oeuvre de ces règlements réalisait une telle intégration et si le système tel que mis sur pied répondait aux besoins de transport des handicapés.

Généralement, l'attitude des personnes que nous avons vues n'était pas optimiste. Le nombre de voyageurs sur tous les systèmes rendus accessibles était bas et demeurerait bas, soit à cause des règlements du US-DOT ou des règlements d'état similaires. Même sur le système considéré comme le plus réussi, celui de Seattle, où l'on effectue en moyenne environ six embarquements à l'aide d'un dispositif de levage par jour, le nombre de voyageurs est très bas. À côté du très petit nombre d'usagers des systèmes à itinéraire fixe accessibles aux États-Unis, il y avait plusieurs problèmes d'opération, surtout au début de l'implantation des services. Par exemple, les coûts d'entretien du service de Washington étaient très élevés, et on nous a dit qu'il devait y avoir un autobus équipé disponible pour chaque autobus en service en cas de bris. Les bris et le mauvais fonctionnement du dispositif de levage étaient courants.

À Washington et à Detroit, où nous avons séjourné avec des représentants du Département des transports de la ville de Detroit et de l'Administration des transports du sud-est du Michigan, on nous a dit que ces difficultés diminueraient sans aucun doute avec le temps. Cependant, on ne croyait pas que le nombre de voyageurs augmenterait.

Des conclusions semblables sont exposées dans un rapport publié par le US-DOT, "The Accessible Fixed-Route Bus Experience", qui résume les expériences de dix-huit centres

fauteuil roulant et avec de graves problèmes de mobilité, était couronnée de succès pour ce qui est de répondre aux besoins de transport de ces handicapés.

Dans l'étude des expériences des autres pays en général, nous devons garder à l'esprit les différences de géographie, de population et de sa distribution, et les différences des priorités et des politiques gouvernementales de dépense. Malgré ces restrictions, nous avons beaucoup appris de l'examen de ces expériences et nous pensons qu'elles sont suffisamment importantes pour être résumées, commentées, et, à l'intérieur de certaines limites, appliquées à la situation de Terre-Neuve.

## B. Les expériences américaines

### (1) Historique

Plusieurs villes des États-Unis ont introduit des autobus pleinement accessibles dans leurs systèmes de transport à itinéraire fixe. Ces autobus sont équipés de dispositifs de levage pour permettre aux personnes en fauteuil roulant d'emprunter le système de transport. Généralement, la raison pour l'introduction de tels systèmes est fondée sur une législation fédérale. Une loi, connue sous le nom de The Urban Mass Transportation Act of 1969, déclarait dans l'article 16 qu'il relevait de la politique nationale que les personnes âgées ou handicapées aient les mêmes droits que les autres d'utiliser les services de transport en commun. Le Rehabilitation Act, voté par le Congrès américain en 1973, dans l'article 504, assure l'accès à l'emploi, aux services et installations publiques à toutes les personnes sans discrimination due à un handicap. Par suite d'une décision administrative de 1976, chaque ministère fédéral devait élaborer des règlements rendant ses programmes accessibles. Le ministère fédéral des Transports (US - DOT), interprétant les lignes directrices concernant l'article 504 fixées par le ministère de la Santé, de l'Éducation et du Bien-être social, a émis des règlements qui étaient bien sur très loin d'être atteints. Lorsqu'ils devinrent finals en 1979, les règlements de l'US-DOT exigeaient que tous les transports publics en commun subventionnés par le fédéral (incluant les autobus urbains et de banlieue) soient rendus accessibles aux handicapés. Concernant les autobus en particulier, cela signifiait que les dispositifs de levage et les terminus adaptés pour qu'ils puissent être utilisés par les personnes en fauteuil roulant et autres individus à mobilité diminuée. En vertu d'une clause de ces règlements, les agences recevant des fonds de l'Administration des Transports urbains en commun, ce département du DOT qui accorde les subventions aux agences et administrations concernées, devaient produire et soumettre un plan de transition décrivant comment l'agence ou l'administration planifiait de réaliser un système totalement accessible sur une période de trente ans.

Nous avons examiné les autobus urbains aux États-Unis, tout en gardant à l'esprit les nombreuses différences entre les systèmes d'autobus et d'autocar, spécialement en terme de types de service, d'équipement et d'horaire. Mais même en considérant ces différences, les expériences des États-Unis nous ont indiqué dans quelle mesure l'adaptation des services de transport en commun, pour les rendre spécialement accessibles aux personnes en

En Suède, un programme expérimental à l'échelle nationale pour le transport des handicapés n'implique pas l'adaptation des différents modes de transport mais plutôt la subvention de certains individus autorisés (en vertu des critères de la législation en vigueur) à voyager par train ou par une combinaison taxi-avion, pour des voyages limités et à des fins particulières.

Faisant partie de notre enquête et, bien sûr, en accord avec nos termes de référence, nous avons étudié les solutions choisies par d'autres juridictions. Dans cet aspect de l'enquête, nous voulions particulièrement examiner les résultats d'un système dont l'option consistait à adapter le système d'autobus aux besoins des handicapés et, spécifiquement, aux besoins des personnes en fauteuil roulant. Nous n'avons pas trouvé de tel système. Les seuls systèmes d'autobus ainsi adaptés, à l'itinéraire fixe et horaire régulier, dans l'intention d'intégrer les handicapés aux services urbains, étaient les services urbains de transport en commun. Ni au Canada, ni États-Unis, ni en Europe n'avons-nous pu trouver un système d'autobus opérant sur des itinéraires interurbains fixes et programmés, et fournissant un dispositif de levage pour les personnes en fauteuil roulant ou ayant des problèmes majeurs de mobilité.

#### A. Introduction

### (11) Expériences des systèmes américains, canadiens et européens

de démonstration puisse nous donner une évaluation exacte de l'opération, du fonctionnement et de l'entretien du dispositif de levage, ni de ses effets possibles sur l'horaire de l'itinéraire choisi. Suite aux statistiques obtenues au cours de notre enquête, nous avançons qu'un autocar équipé d'un dispositif de levage, par jour, dans chaque direction sur l'itinéraire St. John's - Grand-Falls, ne serait pas suffisamment utilisé pour fournir des informations adéquates sur la performance de l'équipement en question, ni sur ses effets sur l'horaire. Cependant, compte tenu des termes du mandat limitant les consultants à Terre-Neuve, l'itinéraire choisi était le meilleur dans les circonstances.



qu'ils servent de point de comparaison avec ceux fournis par Roadcrusier dans son mémoire.

Dans le but d'évaluer l'équipement voulant rendre l'autocar MC-9 accessible aux personnes en fauteuil roulant, nous faisons les commentaires suivants basés sur l'information obtenue et l'équipement examiné au cours de l'enquête :

1. En général, étant donné les limites de temps imposées dans la production du rapport, nous l'avons trouvé bien documenté et exact.

2. Nous convenons que le dispositif de levage Collins choisi comme le plus approprié pour l'autocar MC-9 est probablement le meilleur, ou est du moins tout aussi bon que n'importe quel autre dispositif, pour le rajustement de l'autobus en question.

3. Nous pensons que le problème des moyens de retenue

utilisée dans le rapport TFS est celui mis au point par Transports Canada. Il fournit une combinaison d'un mécanisme de retenue sécuritaire de fauteuil roulant qui se verrouille dans le fauteuil roulant, de ceintures de sécurité, et d'un mécanisme de retenue, et le mécanisme d'attache est utilisé seulement lorsque le mécanisme de retenue sécuritaire ne s'ajuste pas à un fauteuil roulant en particulier. Nous ne croyons pas que l'attache seule puisse être adéquate. On nous a dit que même l'utilisation de l'ensemble du système, c.-à-d. l'attache et la retenue sécuritaire à la fois, était inadéquate dans le cas de certains types de collision. Par contre, certains services, tel que le service affrété exploité par Leboeuf Ltée à Montréal, fournissent seulement un système d'attache qui, à ce qu'on nous a dit, est adéquat. Par ailleurs, un représentant de l'Ontario Bus Industries nous a affirmé que le cran de sécurité Safe-T utilisé à Seattle semblait offrir le maximum de sécurité mais avait besoin d'une attache installée sur chaque fauteuil roulant. Le cran de sécurité Safe-T est fabriqué par Collins, qui fabrique le dispositif de levage Safe-T, choisi par les consultants pour l'autocar MC-9. Étant donné les options contradictoires et parfois irréconciliables des experts dans ce domaine, nous pensons que le sujet exige une étude plus poussée.

4. Nous ne pensons pas que le nombre d'autocars équipés de dispositif de levage prévus dans le plan



Pour évaluer ce rapport en tant que source d'information et sa pertinence à notre enquête, nous devons tenir compte du fait que les objectifs des consultants, tels que cités plus haut, étaient limités.

En fait, l'objectif était plus limité que les objectifs notés plus haut. À la deuxième rencontre du Comité d'organisation, les représentants de Transports Canada et du CDT, aussi bien que les consultants, ont souligné que l'objectif principal était d'évaluer l'équipement adéquat pour rendre accessible aux passagers en fauteuil roulant l'autocar MC-9 et non d'autres types d'autocars. En outre, on a clairement fait ressortir que le rapport ne recommandait pas un autocar équipé d'un dispositif de levage sur itinéraire Roadcruser à horaire régulier comme étant le meilleur service pouvant répondre aux besoins de la province de Terre-Neuve, et que ce n'était pas son intention non plus. En fait, cela est la fonction de la présente enquête. Le rapport évalue les dispositifs de levage et les mécanismes de retenue pour le rajustement d'un autocar MC-9, fournit les coûts de ces équipements, un plan de travail pour ce faire, et un projet de démonstration pour évaluer l'équipement et possiblement l'impact sur l'horaire d'un tel équipement, au moins sur l'itinéraire choisi pour le plan: St. John's - Grand Falls - St. John's. Leur choix d'itinéraire et d'horaire, un autocar par jour en chaque sens entre Grand Falls et St. John's, n'avait pas comme but d'identifier ou de développer l'utilisation de l'autocar par les handicapés.

On nous a dit que l'objectif à long terme:

d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des systèmes de transport pour les handicapés du Canada,

était une formulation mise dans tous les projets du CDT, comme étant le but ultime de chaque projet qu'il entreprenait.

Les termes du mandat de notre enquête sont considérablement différents des objectifs des consultants. Ces termes incluent une évaluation de la viabilité du service qui pourrait être fourni par l'équipement évalué par les consultants ou tout autre équipement similaire. Ce service consiste en l'utilisation d'un autocar équipé d'un dispositif de levage sur un horaire à itinéraire fixe (présenté dans les options en tant qu'"Accessibilité à un itinéraire fixe"). Ainsi, le rapport TFS est d'une pertinence limitée dans l'évaluation d'un tel service, puisque son champ d'activités est limité à l'évaluation de la technologie.

La viabilité du service en question, à l'intérieur des termes du mandat de l'enquête, sera discutée plus loin. Dans ce contexte, les coûts fournis par le rapport TFS sont utiles parce

des personnes qui ont de la difficulté à marcher (par exemple avec une ou deux béquilles) et les handicapés visuels, mais également les personnes âgées qui ne peuvent marcher sans aide que sur des distances limitées.

Les modifications faites à cet autobus sont les suivantes:

(1) Au moyen d'un interrupteur, le conducteur peut étendre une marche supplémentaire, actionnée pneumatiquement; la première marche est ainsi à 18 cm du sol en l'absence d'un trottoir. Avec un trottoir, l'espace entre le trottoir et l'autobus est "comblé".

(2) Des rampes et soutiens supplémentaires sont montés dans l'autobus et sont peints en jaune brillant comme la marche supplémentaire, ce qui est d'un intérêt spécial pour les handicapés visuels.

(3) Le siège avant droit est très large (une fois et demie la largeur normale) et l'espace pour les jambes est également plus grand qu'à l'habitude.

(4) Des rampes supplémentaires sont installées près du premier siège pour permettre de s'asseoir et de se lever plus facilement, le passager assis peut également tenir ces rampes durant le trajet.

# (10) Le rapport sur le système d'accès aux autocars en fauteuil roulant

Transports Canada, par son Centre de développement des transports (CDT), a passé un contrat avec TFS Limited, une compagnie de recherche en ingénierie,

pour évaluer l'équipement prometteur et les options de configuration pour rendre accessibles aux passagers en fauteuil roulant les autocars de façon à identifier un système adéquat et pour effectuer une étude préliminaire de design qui pourrait être suivie d'un programme de démonstration. L'objectif à long terme du projet est d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des systèmes de transport pour les handicapés du Canada.

Nous étions toutes deux sur le Comité d'organisation du projet, avec des représentants du CDT, de Transports Canada et de TFS. Le Comité d'organisation s'est rencontré deux fois: une fois avant la soumission de son rapport à l'enquête, et une fois après la soumission. Lors de la première réunion, l'on a rencontré les représentants de TFS Limited, qui ont très généralement exposé ce qu'ils avaient fait jusque là. Lors de la seconde rencontre, ils ont présenté leur rapport.

2. L'aveugle a besoin de guidage pour les restaurants et les autres installations du terminus.
  3. Il a été reconnu dans quelques mêmes que lorsqu'une personne handicapée a besoin d'aide au pré-embarkement, elle devrait être tenue de donner un préavis à la compagnie.
  4. Quelques personnes ont mentionné qu'il pourrait y avoir un steward ou une hôtesse à bord pour prêter attention aux besoins des passagers handicapés et que ces personnes seraient spécialement formées.
  5. De plus longs arrêts ont été mentionnés, spécialement pour les aveugles.
  6. L'équipement de télécommunication des terminus d'autocars devrait être disponible pour les sourds.
  7. Également pour les sourds, on devrait afficher sur le mur du terminus quelques informations concernant les points d'origine et de destination, l'horaire des départs et des arrivées, le prix des billets et chaque information devrait être identifiée par un numéro pour faciliter la communication entre les consommateurs sourds et le préposé aux billets.
  8. Les terminus principaux devraient avoir de l'équipement sous-titré (écrit en rouge plutôt qu'en blanc).
  9. Les terminus devraient avoir une lumière d'avertissement qui clignote de cinq à dix minutes avant le départ pour avertir les passagers sourds, avant l'embarkement.
  10. Durant le trajet, les sourds et autres gens à l'audition déficiente devraient être informés de la prochaine destination par un indicateur visuel quelconque juste avant l'arrivée.
  11. Il devrait y avoir de l'eau à bord pour prendre un médicament.
- En plus des options exprimées plus haut, un article sur un autobus urbain adapté pour les voyageurs "légèrement handicapés" aux Pays-Bas nous a fourni d'autres opinions sur la façon de rendre plus accessibles les autocars. L'article est écrit par le Dr. J.W. Lubberding de l'AGV Advies Groep voor Verkeer en Vervoer, à Utrecht, aux Pays-Bas. Dans cet article, les voyageurs "légèrement handicapés" sont définis comme :

1. Une formation pour le conducteur est nécessaire pour sensibiliser les conducteurs à leurs relations avec les handicapés et en particulier avec des choses telles les difficultés d'embarquement, l'aide de pré-embarquement, etc. L'aveugle trouve difficile d'embarquer rapidement et de repérer un siège. On pense également que dans le cas de l'achat d'un billet de retour par une personne aveugle, le vendeur de billets devrait aider à placer la partie de retour dans un endroit séparé pour que la personne aveugle puisse distinguer les billets sans difficulté.

Des commentaires concernant généralement le service d'autocar des assemblées de Terre-Neuve qu'aillieurs. Ces opinions, contenant plusieurs suggestions valables, peuvent être résumées comme suit :

#### (9) Options générales émises sur le service Roadcruiser pour les handicapés

10. On a aussi mentionné que le conducteur était essentiellement responsable du fonctionnement sécuritaire de l'autocar et du confort de tous ses passagers et qu'il ne pourrait donc pas offrir en tout temps le soin et l'assistance spéciale exigés par une personne handicapée.

9. La difficulté d'adapter un autocar pour le transport de fauteuils roulants a été notée. Spécifiquement, la hauteur du plancher et la largeur de l'allée étaient considérées comme des obstacles à une adaptation facile.

8. Généralement, on a fortement insisté dans les mémoires sur le fait que le transport par autocar était inapproprié pour les voyageurs handicapés à cause de l'horaire serré et des nombreux points de descente isolés ou situés de long de la route. Le dernier point était aussi considéré comme une pratique dangereuse pour laquelle les opérateurs ne voulaient pas assumer la responsabilité.

7. Une plus grande compagnie a fait remarquer que ses autocars étaient utilisés sur l'ensemble du réseau, ce qui rendait pratiquement impossible la tâche d'affecter un autocar spécialement équipé à un itinéraire particulier à un moment précis.

Il doit y avoir accès, d'une façon ou d'une autre, et que cela impose une difficulté supplémentaire dans l'utilisation du service d'autobus.

En outre, même pour ce groupe, les usagers potentiels sont peu nombreux compte tenu de la plus grande commodité pour les personnes en fauteuils roulants du mode aérien (pour la vitesse sur de longues distances) et du mode ferroviaire (pour l'espace et la place pour manoeuvrer sur de courtes distances).

3. Par conséquent, l'adaptation du système régulier n'est pas considérée comme rentable, surtout si on considère que l'industrie du transport par autocar n'est pas subventionnée et qu'elle doit assumer le coût de telles adaptations. Éventuellement, de tels coûts devront être payés par les consommateurs, sous forme d'une augmentation du prix du billet. La CMCÀ croit que le public en général pourrait avoir à assumer de tels coûts, et non seulement les usagers du service. Une plus petite compagnie a souligné qu'une augmentation des prix du billet pour payer les dispositifs de levage mécanique pourrait exclure du service quelques-uns de ses voyageurs à faible revenu pour qui l'autocar est le seul moyen de transport. En outre, plusieurs mémoraires faisaient état de l'expérience aux États-Unis, où le manque de voyageurs avait occasionné des coûts élevés par voyage.

4. On nous a également demandé de considérer le fait que plusieurs des terminus qui devront être adaptés suite à l'installation de dispositifs de levage sur les autocars n'appartiennent pas à la compagnie d'autocar et que les propriétaires ne pourraient pas être contraints ou avoir les moyens de faire les renovations nécessaires. Ainsi, les installations des plus grands terminus pourraient être différentes de celles des plus petites communautés.

5. On a souligné que les difficultés mécaniques relatives aux dispositifs de levage n'avaient pas toutes été résolues. Une compagnie a également mentionné les difficultés possibles d'opération d'un dispositif de levage là où il n'y avait pas de pavage et la possibilité que ces dispositifs soient rendus inopérants par la poussière, la boue, la glace et la neige, ou par un usage peu fréquent.

6. Une compagnie a souligné qu'un système régulier n'est pas suffisamment flexible pour accommoder les handicapés et a noté qu'une camionnette, par contre, permet cette flexibilité puisqu'elle peut se rendre dans les entrées, les zones hors de l'itinéraire, etc. La même compagnie a noté que le handicapé, avant d'utiliser le service régulier,



Notre enquête, évidemment, est limitée au service Roadcruser de Terre-Neuve, puisque c'est le seul service d'autocar sous juridiction fédérale. Toute recommandation ou décision formulée relativement à ce service est limitée à la province de Terre-Neuve, et aux faits particuliers mis en évidence par cette enquête et ne s'applique en aucun cas aux autres services d'autocar réglementés par les provinces. Cependant, comme le rapport Obstacles mentionne que la recommandation 86 doit être appliquée dans tout le pays et comme le service Roadcruser pourrait être vu comme une sorte de prototype pour les autres services d'autocar (spécialement les services inter-provinciaux), nous avons sollicité les opinions de différentes associations représentant l'industrie incluant la Canadian Motor Coach Association (CMCA), la Western Canada Motor Coach Association (WCMCA) et la Ontario Motor Coach Association (OMCA), aussi bien que des compagnies d'autobus.

Les points soulevés par l'industrie peuvent être résumés comme suit :

1. Il a été souligné dans les mémoires que le dossier de l'industrie en ce qui concerne les handicapés est honorable bien qu'il y ait place pour amélioration dans la réduction des obstacles et dans le domaine de la communication. Plusieurs types de handicapés ont déjà accès au service : en fait, trois des principales catégories de la communauté handicapée, sur une possibilité de quatre, peuvent maintenant utiliser les présents services. Celles-ci comprennent :

- (a) les personnes pouvant voyager seules et s'occuper de leurs propres besoins;
- (b) celles ayant besoin d'une certaine aide de la part du personnel de la compagnie; et
- (c) celles incapables de voyager seules et ayant besoin d'un accompagnateur.

Dans le dernier cas, la majorité des compagnies accepte que l'accompagnateur voyage gratuitement.

2. La quatrième catégorie comprend les personnes qui ne peuvent voyager par autocar, qui sont incapables de voir à leurs propres besoins et qui exigent une attention et un équipement spéciaux. Les personnes en fauteuil roulant font partie de ce groupe. On a souligné dans plusieurs mémoires que le nombre de personnes dans ce groupe, évalué comme étant petit, ne justifiait pas la dépense encourue.

Districts de soins de la Santé publique: \*

Tableau 3 (suite)

Région de Grand Falls		Région de l'Ouest		Invalides**	
Badger's Quay	8	Port Saunders	5		
St. Alban's	11	Rocky Harbour	2		
Botwood	10	Ramea	2		
Comfort Cove	4	St. Georges	3		
Harbour Breton	5	Burgeo	7		
Lewisporte	6	Channel	14		
Springdale	12	Codroy Valley	6		
Grand Falls	49	Jeffreys	3		
Pools Cove	7	Loudes	12		
	112	Corner Brook	65		
		Daniels Harbour	8		
		Deer Lake	14		
		Jackson Arm	9		
Région de Bate Verte		Stephenville/ Stephenville Crossing	48		
Bate Verte	23	Woody Point	4		
		total	202		

Région du comité régional des services de la santé de Grenfell (Nord et sud du Labrador)

5	Bird Cove/Castor River
2	Castwright
6	David's Inlet/Flower's Cove
15	Happy Valley
6	Hopedale/Makkovik
6	Forteau
7	Nain
1	North West River
9	Port Hope Simpson
6	Englee/Roddickton
11	St. Anthony
71	total
916	Grand total

\* Les districts de soins de la Santé publique sont identifiés ici par le siège central de la communauté, mais englobent les autres communautés de cette région.

\*\* Ces statistiques comprennent surtout les handicapés âgés de 5 à 21 ans.

Source: Registre des personnes handicapées, ministère de l'Éducation, de la Santé et des Services sociaux, gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, le 6 juillet 1981.

Tableau 3

NOMBRE DE PERSONNES ENREGISTRÉES  
DANS LA PROVINCE DE TERRE-NEUVE ET DU LABRADOR  
POSSÉDANT DES HANDICAPS PHYSIQUES ET REQUÉRANT UN SERVICE SPÉCIAL DE TRANSPORT

District de soins de la Santé publiques:\*

Région de St. John's	Invalides**	Région de Burin-Bonavista	Invalides**
St. John's	190	Bonavista	5
Ferryland	5	Burin	11
Flatrock	3	Catalina	8
Mobile	6	Lamaline	12
Trepassey	9	Marystown	2
Bell Island	7	Grand Bank	9
Pouch Cove	2	St. Lawrence	4
total	222	Clarenville	23
		Trinity	4
		St. Bernards	7
		total	85
Région d'Avalon	Invalides**	Région de Gander	Invalides**
Bay Roberts	8	Clarenville	6
Carbonear	6	Eastport	11
Conception Bay South	25	Fogo	6
Green's Harbour	12	Gambo	2
Harbour Grade	2	Gander	18
Holyrood	13	Glovertown	3
Old Perlican	1	Musgrave Harbour	9
St. Bride's	2	New World Island	4
Placentia	7	Twillingate	11
St. Mary's	16	total	70
Whitbourne	12		
total	104		

\* Les districts de soins de la Santé publique sont identifiés ici par le siège central de la communauté, mais englobent les autres communautés de cette région.

\*\* Ces statistiques comprennent surtout les handicapés âgés de 5 à 21 ans.

Tableau 2 (suite)

Région D		Région E	
Communauté	Handicapés de moins de 20 ans*	Communauté	Handicapés de moins de 20 ans*
Aguathuna	2	Channel	4
Black Duck	3	Doyles	1
Campbell's Creek	1	Grand Bay	2
Cape St. George	2	Milville	1
Felix Cove	1	Mouse Is.	2
Flat Bay	2	O'Regan's	1
Lourdes	5	Port-aux-Basques	10
Port aux Port	8	South Branch	1
Shallop Cove	1	St. Andrews	1
Ship Cove	3	total	
St. Teresa	39		23
Stephenville	8		
Stephenville Crossing	1		
Three Rock Cove	77		

\* Ces chiffres comprennent quelques handicapés ne requérant pas de service spécial de transport.

Source: Centre de réadaptation des enfants, St. John's (Terre-Neuve), juillet 1981.

Tableau 2

NOMBRE DE HANDICAPÉS DE MOINS DE 20 ANS  
DÉMEMBRANT DANS 5 RÉGIONS CHOISIES

Handicapés de moins de 20 ans*	Région A		Région B		Handicapés de moins de 20 ans*
	Communauté		Communauté		
	Badger's Quay	5	Beachside	1	
	Birchy Bay	1	Brighthton	3	
	Boyd's Cove	1	Harbour Round	1	
	Bridgeport	2	Harry's Harbour	1	
	Carmanville	4	Jackson's Cove	1	
	Centreville	1	King's Point	2	
	Clark's Head	1	Little Bay	1	
	Cottle's Is.	1	Middle Arm	1	
	Dark Cove	2	Ming's Blight	1	
	Durrell	1	Paquet	1	
	Gambo	2	Robert Arm	5	
	Gander	19	Seal Cove	3	
	Gander Bay	2	Springdale	5	
	Glenwood	3	West Port	1	
	Herring Neck	1	Wild Cove	1	
	Horwood	5	Woodstock	1	
	Lewisport	10			29 total
	Little Burnt Bay	1			
	Lunsden	1			
	Middle Brook	1			
	Musgrave Harbour	1			
	Noggin Cove	1			
	Pound Cove	1			
	Stoneville	2			
	Summerford	1			
	Trinity	2			
	Twillingate	7			
	Valleyfield	2			
	Victoria Cove	3			
	Wareham	1			
	Whales Gulch	1			
	Wing's Point	1			
total 87					
	Benoit's Cove	8			
	Birchy Head	1			
	Cormack	3			
	Cornerbrook	55			
	Cox's Cove	3			
	Curling	3			
	Deer Lake	11			
	Halfway Point	1			
	Irishtown	4			
	Lark Harbour	2			
	McIvers	1			
	Meadows	3			
	Midland	1			
	Norris Point	3			
	Pasadena	7			
	Rocky Harbour	4			
	South Bank	1			
	Summerside	4			
	Trout River	1			
total 116					



Tableau 1

NOMBRE DE HANDICAPÉS DE MOINS DE 20 ANS  
DEMEURANT À L'INTÉRIEUR D'UN RAYON APPROXIMATIF DE 5 MILES  
DE L'ITINÉRAIRE DU ROADCRUISER

Handicapés de moins de 20 ans*	Communauté	Handicapés de moins de 20 ans*	Communauté	Handicapés de moins de 20 ans*	Communauté
5	Springdale	-		5	St. John's
8	Bate Verte	9		4	Kilbride
11	Deer Lake	4		2	Topsail
7	Pasadena	2		5	Chamberlain
1	Midland	5		6	Manuels
1	South Brook	13		2	Foxtran
2	Steady Brook	5		5	Kelligrews
55	Corner Brook	2		2	Upper Gullies
3	Lark Harbour	2		7	Seal Cove, F.B.
3	Curling	8		7	Holyrood
1	Halfway Point	2		8	Brigus
8	Benoit Cove	1		2	Whitbourne
3	Meadows	1		1	Chapel Arm
3	McIvers	1		1	Chance Cove
3	Cox's Cove	1		1	Little Harbour
3	Black Duck	3		3	Southern Harbour
39	Stephenville	1		1	Arnold's Cove
8	Port aux Port	1		1	Come by Chance
1	Felix Cove	1		1	Sunnyside
2	Agathuna	1		1	Goobies
8	Stephenville Crossing	3		3	North West Brook
1	Shallop Cove	5		5	Clarenville
1	Flat Bay	1		1	Shoal Harbour
2	St. Teresa	1		1	Milton
3	Robinsons	3		3	George Brook
-	Jeffrey's	1		1	Charlottetown
3	South Branch	1		1	Glovertown
1	Doyles	2		2	Gambo
1	St. Andrews	1		1	Middle Brook
1	O'Regan's	19		19	Gander
1	Milville	3		3	Glenwood
4	Channel	10		10	Lewisporte
10	Port-aux-Basques	1		1	Norris Arm
2	Grand Bay	21		21	Bishops Falls
2	Mouse Island	17		17	Grand Falls
2		15		15	Windson
386	total	5		5	Badger

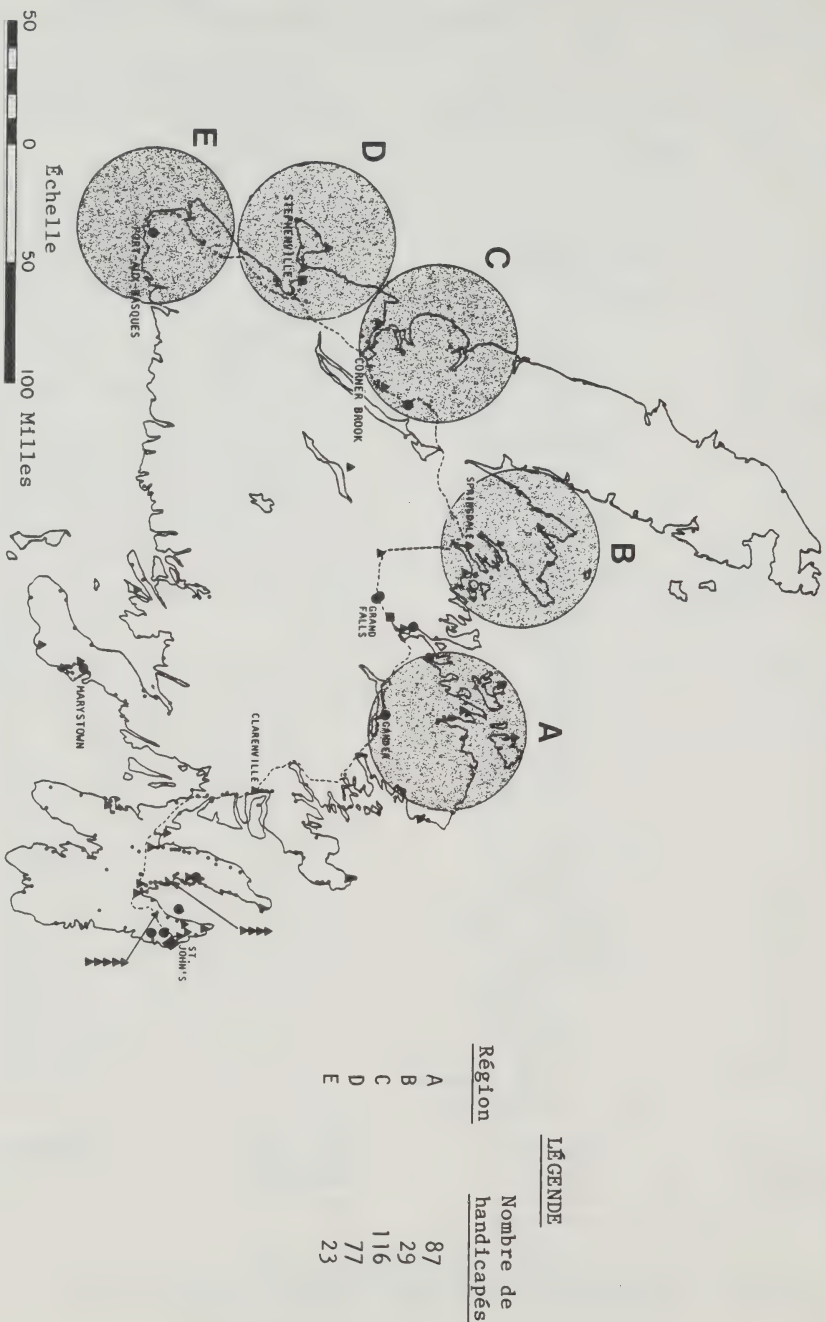
\* Ces chiffres comprennent quelques handicapés ne requérant pas de service spécial de transport.

Source: Centre de réadaptation des enfants, St. John's (Terre-Neuve),  
juillet 1981.

Figure 2

NOMBRE DE HANDICAPÉS DE MOINS DE 20 ANS DANS 5 RÉGIONS CHOISIES DE TERRE-NEUVE

(Cette figure comprend quelques handicapés mobiles ne requérant pas de service spécial de transport)



SOURCE: Centre de réadaptation des enfants, St. John's (Terre-Neuve), juillet 1981.

SOURCE: Centre de réadaptation des enfants, St. John's (Terre-Neuve), juillet 1981.



Figure 1  
DISTRIBUTION DES PERSONNES NON-MOBILES  
ET À DÉPLACEMENT SÉVÈREMENT DIMINUÉ À TERRE-NEUVE

(3) L'utilisation d'un "véhicule à usages multiples", deux jours par semaine, avec un service hors autoroute et un horaire accessible lequel est exposé en appendice F. Le coût total de ce service est évalué à 270 000 \$. Le véhicule à usages multiples suggère est l'autobus Orion. L'horaire basé sur la demande potentielle des villes mentionnées est un essai seulement et sujet à changement selon l'information recueillie sur la quantité d'usagers.

(4) L'utilisation de petits autobus sur un horaire fondamentalement "sur demande". Le coût total de ce service est évalué à 300 000 \$. Le type de véhicule suggéré est un Wayne Transette, fabriqué par Welles Corporation.

Le mémoire recommande ou l'option 3 ou l'option 4 et stipule que l'option 3 (autobus à usages multiples) serait préférable si l'importance est placée sur les voyages interurbains lorsque l'option 4 répondrait mieux aux besoins de voyages locaux et de banlieue.

La soumission de 1979 aussi bien que le mémoire actuel stipulent que la modification du MC-9 est indésirable à cause (a) de la réduction de huit à quinze sièges; (b) des restrictions quant à l'importance et la flexibilité du service qui pourrait être offert aux handicapés et la possibilité d'horaires plus longs, amenant un service insatisfaisant tant pour les non-handicapés que les handicapés; (c) des coûts plus élevés par voyage pour défrayer les dépenses occasionnées par les modifications de l'autocar (le dernier point avait été souligné dans la soumission précédente de Roadcruser et avait trait spécifiquement au coût de modification des vingt-deux autocars).

L'analyse totale des coûts fournie par Roadcruser est examinée plus en détail dans la section IV (4) du présent rapport intitulée Options.

Roadcruser a également joint à son mémoire de 1981 une déclaration de principe, entrant en vigueur le 1er juin 1981, sur son programme de levage manuel et avait fait référence dans son mémoire de 1979 à son programme pour rendre accessible dans la plus grande mesure possible les installations et terminus de la compagnie et pour modifier sur une base progressive les terminus existants pour rencontrer cet objectif.

telles expériences pour assurer que le type de service offert attire le plus grand nombre d'usagers et fournisse ainsi une mobilité maximum.

#### (7) Soumission de Roadcruser

La soumission de Roadcruser faisait référence à son mémoire présenté en novembre de 1979 à l'Assemblée publique de la CCT concernant les problèmes des handicapés face aux services de transport en commun de compétence fédérale. Ce mémoire évaluait le coût de l'installation sur les 22 autocars de sa flotte de dispositifs de levage et concluait qu'il serait plus approprié d'avoir un service spécial pour les personnes en fauteuil roulant.

Dans sa soumission à l'enquête, Roadcruser s'appuyait sur les chiffres de son mémoire et s'étendait sur les options disponibles pour fournir des services aux handicapés. Il exposait quatre options et en évaluait les coûts comme suit :

(1) Un service modifié d'autocar, à un coût total de 130 000 \$, deux jours par semaine, n'affectant pas le présent horaire du Roadcruser.

Cela implique l'installation d'un dispositif de levage sur le MC-9 et n'implique pas de changement d'horaire. Les deux jours en question seraient jeudi et dimanche, pour permettre les voyages de fin de semaine.

(2) Un service modifié d'autocar, deux jours par semaine, et une accessibilité d'horaire améliorée évaluée à un coût total de 290 000 \$.

Cette option contient un arrêt d'une nuit à Grand Falls pour les personnes désirant se rendre à Port-aux-Basques. L'horaire modifié impliquerait :

(a) des arrêts plus longs pour permettre l'embarquement et le débarquement des personnes en fauteuil roulant;

(b) un effort particulier afin d'éviter que les personnes en fauteuil roulant aient à descendre dans des endroits éloignés la nuit, et

(c) la supposition que les handicapés ont les mêmes itinéraires de voyage que les non handicapés, c.-à-d. qu'ils sont plus susceptibles de voyager sur de courtes distances que sur tout l'itinéraire Roadcruser, et que l'itinéraire le plus achalandé est celui de St. John's à Grand Falls.



Il % du total des voyageurs handicapés ayant besoin d'un service spécial, le total dans la région spécifiée serait 3 900.

Cent vingt et une réponses au questionnaire de la CCT ont été reçues directement ou indirectement. Si on exclut John's, St-Anthony et de la péninsule d'Avallon-Burin, le nombre est réduit à 81. Cela représente environ 2 % des 3 900 handicapés qui sont des usagers potentiels d'un service d'autocar et qui, selon nos estimations, habitant cette région. Une analyse des réponses de ces 81 questionnaires indique que 33 % l'utiliseraient et 32 % ne l'utiliseraient pas. En utilisant ces pourcentages, il apparaîtrait que le nombre de personnes non-mobiles et à déplacement sévèrement diminué qui utilisent ou utiliseraient un service d'autocar s'il était accessible serait de 2 652, dont 1 245 sont des usagers habituels et 1 404, ou de 53 %, s'additionneraient aux usagers habituels. Pour les besoins de la présente, une analyse plus poussée des questionnaires n'était pas jugée nécessaire.

Selon l'Analyse de Transports Canada, seulement 22 % des voyageurs handicapés utilisent l'autobus et 80 % utilisent une automobile soit comme conducteur ou passager. Le chiffre de 22 % empruntant l'autobus, issu de l'Analyse, est à peu près dans le même ordre mais quelque peu inférieur en chiffre de 32 % résultant du questionnaire de la CCT. L'Analyse de Transports Canada, cependant, porte seulement sur la population urbaine et réfère au transport urbain en opposition au transport interrurbain.

Cependant, l'Analyse estime que dans des conditions idéales, le potentiel d'augmentation dans le nombre de voyages n'était que de 12 %. Si ce chiffre est correct, alors l'augmentation potentielle de 32 % dans le nombre d'usagers (résultats du questionnaire) est trop élevée.

Cependant, l'évaluation de 2 652 usagers habituels et potentiels ne prend pas en considération les personnes vivant à St. John's et dans la péninsule d'Avallon. Si un service de transport répondant aux besoins des handicapés était introduit dans cette région, le nombre d'usagers potentiels augmenterait peut-être et rendrait le chiffre de 2 652 un peu plus réaliste.

Malgré un effort sincère pour obtenir une évaluation du nombre de handicapés qui sont des usagers habituels du service Roadcruser et qui le deviendraient si un dispositif de levage était installé, nous ne sommes pas satisfaites des résultats. Les chiffres évalués sont nébuleux, particulièrement en ce qui a trait aux usagers potentiels. Il est évident que très peu de personnes peuvent savoir quand et avec quelle fréquence elles voudront utiliser un autocar. Il n'y a pas de véritable moyen pour déterminer cette demande latente, sauf en fournissant un service sur une base expérimentale et en le contrôlant étroitement. Une flexibilité maximum doit être édifiée dans une

soins de la Santé publique de Gander, Grand Falls, Western, Bate  
Verte et Clarenville.

Au même moment, les chiffres du registre provincial ne représentent que le groupe d'âge de cinq à vingt ans. Pour obtenir une évaluation de l'ampleur du nombre total de personnes non-mobiles et à déplacement sévèrement diminué, nous avons consulté une publication préparée pour Transports Canada par Systems Approach Consultants Limited, en mai 1979, Analyse permettant l'identification et le dénombrement des personnes à mobilité réduite au Canada. Cette étude a montré que, pour l'ensemble du Canada, le groupe d'âge de cinq à vingt-cinq ans représente 40 % de la population totale. Au même moment, l'étude a fourni une évaluation de la population totale des handicapés divisée en cinq principaux groupes d'incapacité : visuelle, auditive, à aides mécaniques, en fauteuil roulant, et incapacité mineure seulement. Les auteurs évaluent qu'en moyenne, 11 % des gens du groupe d'incapacité "en fauteuil roulant" se situent dans le groupe d'âge de cinq à vingt-quatre ans. En se basant sur le chiffre de 818 de Mme Ryan, et assumant que cela représente 11 % du total, le total serait de 7 436 personnes qui auraient besoin d'un transport spécial sur l'île de Terre-Neuve.

De plus, le rapport cite évalue qu'en moyenne, 26,2 % de tous les voyageurs handicapés du Canada sont dans le groupe d'incapacité à "aides mécaniques" et "en fauteuils roulants". Assumant que ce pourcentage est applicable à Terre-Neuve, et appliquant ce pourcentage au chiffre de 7 436, évalué plus haut, le total des voyageurs handicapés sur l'île de Terre-Neuve serait de l'ordre de 27 900. Cela inclurait les handicapés des cinq groupes d'incapacité énumérés plus haut.

Dans l'Analyse de Transports Canada, on a évalué à 5 890 les voyageurs handicapés vivant dans la région de St. John's. Selon la liste de Mme Ryan, 222 handicapés, ou 27 % du total de 818 personnes qu'elle avait estimé avoir besoin d'une forme quelconque de service spécial de transport, habitaient la région de St. John's. Assumant que le même pourcentage s'applique au nombre de voyageurs handicapés habitant la région de St. John's c.-à-d. 5 890, vis-à-vis du total des voyageurs handicapés de Terre-Neuve, le total serait de 21 800. Comparé à l'évaluation antérieure de 27 900 qui était basée sur le chiffre de Mme Ryan de 818 personnes âgées entre cinq et vingt ans, le chiffre de 21 800, bien que bas, est dans le même ordre de grandeur. L'étude de données d'où est calculé le chiffre de 21 800 exclut les personnes confinées à la maison et vivant en institution; cependant il semble que les chiffres de Mme Ryan les incluent. Les deux évaluations, cependant, ne peuvent être acceptées que dans des termes très larges.

En utilisant le chiffre de 430, qui représente les personnes du groupe d'âge de cinq à vingt ans, vivant à proximité raisonnable du Roadcrosser, et assumant que ce chiffre représente

Il semble qu'on devrait ajuster les chiffres du tableau 3 pour éliminer ces personnes qui n'utilisent vraisemblablement pas le Roadcruiser pour les deux raisons citées au paragraphe précédent. Si cela était fait, le chiffre devrait être abaissé à 430 en considérant que les personnes vivant dans les régions de

On a aussi fait remarquer que la majorité des personnes vivant dans les régions de St-Mary's Bay, Placentia Bay et Bonavista Bay n'utilisent pas le service Roadcruiser parce que d'autres formes de services de transport sont plus commodes. Des services locaux d'autobus et des services de camionnette-taxi sont disponibles et fournissent un service plus rapide pour St. John's; les services de camionnette-taxi offrent de plus un service porte-à-porte. Les handicapés trouvent également que ces services de camionnette-taxi sont plus commodes, bien que les camionnettes ne soient pas équipées de dispositif de levage.

En examinant la distribution des handicapés illustrée à la figure 1, on notera que plusieurs des handicapés vivent dans des centres éloignés de l'Intérieur Roadcruiser. On a remarqué dans les réponses au questionnaire et dans les conversations avec les travailleurs sociaux que les personnes vivant dans ces régions n'utilisent pas le service Roadcruiser.

Suite aux informations obtenues au cours de l'enquête, il était évident que, comparés aux gens du sud de l'Ontario, les gens de Terre-Neuve n'étaient pas aussi enclins aux voyages interurbains à l'intérieur de la province, pour la détente ou le loisir. La ville de St. John's était de loin la plus grande centre d'attraction, principalement à cause de ses installations médicales. En examinant les questionnaires de la CCT complétés par des personnes vivant dans des centres autres que St. John's, la raison principale d'un voyage en autocar, dans virtuellement 100 % des cas, était une visite médicale, et dans plus de 90 % des cas, la destination était St. John's.

En se basant sur les statistiques du registre provincial, il y a au moins 818 personnes handicapées âgées entre cinq et vingt ans sur l'île qui ont besoin d'une forme quelconque de transport spécial. Compte tenu de la variété des handicaps, un dispositif de levage mécanique ne serait pas la solution pour chacune de ces personnes. Les informations obtenues par l'enquête ont indiqué que quelques-uns de ces handicapés étaient si graves que les seuls moyens par lesquels plusieurs pourraient voyager d'une ville à l'autre seraient le taxi, l'automobile, l'ambulance ou l'avion.

total de 200 patients, il y en aurait 40 qui utiliseraient probablement le Roadcruiser les fins de semaine si un dispositif de levage était installé. Au se rendre chez eux ou visiter des amis la fin de semaine. Au cours d'une conversation téléphonique il a estimé que sur un roulant, patients du centre de réadaptation qui pourraient avoir besoin d'utiliser un dispositif de levage sur le Roadcruiser pour



Dans un mémoire soumis à la réunion publique de St. John's, M. J. Breen, du Centre Leonard A. Miller, qui est l'unité de réadaptation de l'hôpital général de St. John's, a mentionné qu'il pourrait y avoir des personnes en fauteuil

En plus des questionnaires complétés au moment des réunions publiques, plusieurs des travailleurs sociaux à travers l'Ile ont entrepris de faire compléter la formule par le plus grand nombre possible de handicapés qui n'étaient pas présents aux réunions publiques, mais avec qui ils avaient un contact personnel. À cause de la grève des Postes, les réponses à quelques-uns de ces questionnaires nous ont été transmises par téléphone. Les travailleurs sociaux ont complété l'information obtenue des répondants du questionnaire avec leur connaissance personnelle d'autres personnes handicapées dans la région : Ils ont pu commenter sur leurs différents handicaps, leurs moyens actuels de voyage interurbain et leur disposition générale à voyager.

Une autre approche utilisée pour obtenir une certaine appréciation du nombre de personnes non-mobiles et à déplacement sévèrement diminuée était basée sur une liste préparée par Mme Ryan, régistratrice de la province, les réponses aux questionnaires et les commentaires des travailleurs sociaux provinciaux. Mme Ryan a examiné la description du handicap pour chaque personne enregistrée au registre provincial et a compilé les statistiques sur la base de son jugement personnel, à savoir si une personne avait besoin ou non d'un service spécial de transport. Les chiffres de Mme Ryan sont cependant quelque peu inférieurs à ceux fournis par Mme Johnson. La liste de Mme Ryan apparaît dans le tableau 3.

La distribution dans les communautés à travers l'Ile des usagers potentiels d'un service spécial de transport. On a essayé d'obtenir une appréciation des usagers potentiels d'un service de transport si l'itinéraire et l'horaire étaient modifiés pour y inclure les communautés de l'arrière-pays de quelques-uns des grands centres le long de l'itinéraire du Roadcrusher. Pour cette raison, dans la figure 2, cinq régions ont été choisies, se concentrant sur les arrière-pays de Gander, Springdale, Corner Brook, Stephenville et Port-aux-Basques. Le nombre total de handicapés âgés de moins de vingt ans est donné pour chaque région et le nombre de handicapés âgés de moins de vingt ans est donné pour chaque communauté.

exclusivement réservée aux handicapés. Il y avait six espaces pour des attaches de fauteuil roulant, une toilette accessible et un dispositif de levage à l'arrière. Le dispositif de levage hydroaulique était un modèle Collins, du même type que celui choisi pour réajuster le MC-9 dans le rapport TFS. A l'exploitation Leboeuf, on avait fait environ 15 longs voyages principalement de Montréal à Québec (environ 155 milles) et deux entre Montréal et Rivière-du-Loup (environ 260 milles).

Comme nous l'avons déjà mentionné, on considère comme un facteur clé dans l'exploitation de longs voyages impliquant les handicapés, le jugement du conducteur pour savoir quand arrêter, basé sur sa connaissance des handicaps de ses clients, plutôt que le nombre d'arrêts. Il nous a également été souligné chez Leboeuf que l'autocar devait s'arrêter chaque fois que quelqu'un avait à utiliser la toilette accessible à l'arrière à cause du danger, sans mentionner la difficulté qu'il y avait à manipuler un fauteuil roulant non retenu sur un autocar en mouvement.

# (6) Analyses des questionnaires et statistiques obtenues durant l'enquête sur la population handicapée de Terre-Neuve

Tel qu'expliqué plus haut, un des plus difficiles aspects de l'enquête a été d'obtenir une conception réaliste sur le nombre d'usagers et d'usagers potentiels additionnels qui pourraient bénéficier d'un dispositif de levage installé sur l'autocar Roadco pour les besoins de service spécial de transport construit pour les personnes à mobilité et des personnes à déplacement sévèrement diminuée. Pour leur collaboration à nous aider à établir ces chiffres, nous sommes reconnaissantes à Ruth Johnson, directrice du travail social pour le Centre de réadaptation des enfants, Cathy Ryan, registraire pour les personnes handicapées, ministère de l'Éducation du gouvernement de Terre-Neuve, et aux nombreux travailleurs sociaux des bureaux régionaux et de district du ministère des Services sociaux.

Mme Ruth Johnson du Centre de réadaptation des enfants a fourni une liste des communautés dans lesquelles vivaient des patients enregistrés et le nombre de patients qui venaient de ces communautés. La plupart de ces patients avaient moins de 20 ans. Cependant, Mme Johnson nous a averties que, incluses dans ces statistiques, il y avait des personnes ayant des problèmes ne les empêchant pas nécessairement d'utiliser les transports publics, par exemple, un patient avec seulement une "fonction manuelle diminuée". Les statistiques, par conséquent, surestiment le nombre de personnes âgées de moins de vingt ans avec des problèmes pouvant requérir des services spéciaux de transport. Au même moment, ils sous-estiment la population totale d'usagers potentiels en ce qu'ils n'incluent pas ceux âgés de plus de 20 ans. Cependant, la liste de Mme Johnson était considérée comme étant la meilleure information disponible pour montrer la



une personne handicapée de descendre à un point non équipé de cette façon.

On a également fait mention des changements effectués sur un autobus urbain en Hollande afin d'accueillir le voyageur "légalement handicapé", défini comme incluant (parmi d'autres) les personnes, sauf celles en fauteuils roulants, qui ont de la difficulté à monter dans l'autobus. Ces changements sont expliqués dans la section III(9), intitulée "Options générales émises sur le service Roadcruser pour les handicapés". De plus, l'autobus Orion, mentionné dans le mémoire de Roadcruser, contient plusieurs éléments qui facilitent l'accès à l'autocar pour les personnes non-mobiles ou à déplacement sévèrement diminué. Nous avons visité les fabricants de l'autobus Orion, Orion Bus Industries Inc., et nous discuterons des éléments de cet autobus plus loin.

Les réunions avec les individus handicapés ont également indiqué le manque d'information sur les usagers actuels de l'autocar et sur la capacité des handicapés de voyager sur de longues distances. Le maire McGinn a souligné qu'il n'y avait que très peu de voyageurs handicapés, particulièrement ceux en fauteuils roulants, parce que beaucoup de ces personnes n'avaient pas présentement accès au service. Peu importe la raison, nous estimons qu'il était nécessaire de se renseigner sur la réaction des voyageurs handicapés face à un tel mode de voyage sur de longues distances. À cette fin, nous avons visité un service spécial d'affrètement à Chatham, en Ontario, pour parler aux usagers du service.

#### (5) Réunions avec les usagers d'autocars affrétés

Encore, à Chatham (Ontario), comme nous l'avions découvert lors de nos réunions à Terre-Neuve avec les handicapés, il y avait la même diversité de handicaps et par le fait même, plusieurs différences dans la capacité de supporter un long voyage. Une femme atteinte de sclérose en plaques a déclaré ne pouvoir supporter un voyage de plus de 1½ heure. Cependant, ce qu'on considérerait comme plus important que la durée du voyage, c'était l'aptitude du conducteur d'arrêter lorsqu'il estimait que cela était nécessaire et de sa capacité de juger du moment de ces arrêts. Cela implique, de la part de l'opérateur, une flexibilité d'horaire, et de la part du conducteur, une connaissance approfondie et une sensibilité aux handicaps et aux capacités des individus qu'il transporte. Un conducteur d'autocar à qui nous avons parlé avait lui-même un enfant handicapé.

Incidentement, cette opinion a été corroborée par les représentants de Leboeuf où nous avons vu un autocar spécialement adapté pour fauteuils roulants y compris un dispositif de levage et des dispositifs d'attache à l'intérieur. Ce service, comme celui de Chatham, était affrété et

- Voici quelques-unes de ces suggestions et idées :
1. des rampes de chaque côté de l'entrée pour les personnes à mobilité diminuée qui sont capables de monter dans l'autocar par elles-mêmes mais avec difficulté;
  2. une marche supplémentaire pour raccourcir la première marche, et une marche entre la deuxième marche et l'autocar;
  3. plutôt que de demander au conducteur et à membre du personnel de lever directement la personne handicapée, utiliser la chaise Washington pour l'embarquement et le débarquement. (Cette chaise est très étroite, entre dans l'allée de 14 1/2 pouces du MC-9, et a des roues et une poignée à chaque extrémité. Elle est utilisée pour faciliter l'embarquement et le débarquement aux aéroports.);
  4. des accoudoirs amovibles sur les premiers sièges pour utilisation par des personnes en fauteuils roulants qui peuvent plier leurs fauteuils et les laisser dans le compartiment à bagage, complétés par des ceintures de sécurité sur les premiers sièges pour plus de sécurité;
  5. plus d'espaces pour les jambes aux sièges avant près du conducteur pour les personnes avec des articulations bloquées ou des appareils orthopédiques;
  6. allocation prioritaire des places pour les personnes handicapées pour les sièges avant;
  7. plus de précision dans les catégories établies par l'Association canadienne de l'autocar (CMA) pour décrire les personnes pouvant utiliser l'autocar avec aide ou en ayant besoin d'escorte (Des catégories similaires sont également mentionnées dans le mémoire de Roadcruiser.);
  8. une responsabilité corrélatrice de la part de la personne handicapée de donner un préavis (un préavis de 24 à 48 heures a été suggéré), et également, les handicapés ayant besoin d'aide de pré-embarquement devraient arriver plus tôt;
  9. une autre responsabilité corrélatrice de la part de la personne handicapée pour qu'elle descende avec téléphone, par conséquent le conducteur de l'autocar pourrait décider de ne pas permettre à

personnes: la capacité de se rendre où ils voulaient par les moyens disponibles les plus commodes était plus cruciale, spécialement en consultant le fait que ces gens voyagent seuls. Dans la plupart des cas, ils voyageraient par automobile. Ainsi, l'accès à une automobile était vu comme plus important que l'accès au Roadcruiser, et s'il y avait une automobile de disponible, plusieurs individus ont fait remarquer qu'ils n'utiliseraient pas du tout le Roadcruiser, qu'il soit ou non doté d'un dispositif de levage. Cependant, quelques-uns ont déclaré qu'ils le préféreraient à l'automobile, surtout en hiver, mais encore cela dépendait de la distance séparant le terminus du domicile et de la destination. Il y eut une entrevue avec un homme qui avait une automobile et qui était plus heureux dans son automobile parce que c'était le seul endroit où il se sentait le moins "à part" des autres gens, puisqu'en automobile on ne pouvait se rendre compte qu'il était handicapé.

Dans plusieurs cas, les caractéristiques de voyage étaient telles que certains gens préféraient ne pas voyager du tout, et lorsqu'ils voyageaient, tel que souligné, c'était pour des voyages médicaux seulement, et habituellement ils y allaient avoir recours, pour raison d'urgence, à l'utilisation d'ambulances à quatre occasions sur une période de quatre ans. Dans un autre cas, l'épouse d'une personne en fauteuil roulant estimait que ce serait une bonne thérapie pour son mari que de voyager sur le Roadcruiser, au moins sur de courtes distances; cependant, elle a fait remarquer que son mari était gêné par son handicap. (Il est paraplégique depuis 1967.) De plus, une mère de Port-aux-Basques a déclaré qu'elle estimait qu'il serait bon pour son enfant de douze ans de prendre l'autocar jusqu'à Grand Falls et c'est ce qu'il a fait, le 15 juillet. L'enfant en question pouvait monter à bord de l'autocar sans aide.

En conclusion, l'appareil que l'autocar équipe d'un dispositif de levage ne serait pas la solution pour les personnes handicapées ayant des problèmes de mobilité ni même pour plusieurs en fauteuil roulant. Cependant, les réunions avec les handicapés et les résultats de notre questionnaire nous ont donné plusieurs idées sur la façon dont le présent service pourrait être adapté pour répondre aux besoins nous ayant été exprimés, sans l'installation d'un dispositif de levage ou de changements dans l'installation. Une rencontre avec Mme Peggy Allen, de l'Institut de réadaptation d'Ottawa, qui nous a également soumis un mémoire, nous a indiqués également les changements qui pourraient être faits dans le présent service, sans avoir à installer un dispositif de levage. Bien que nous n'ayons pas rencontré Mme Allen à Terre-Neuve, son mémoire est mentionné ici parce que son contenu est en relation directe avec le sujet présentement en discussion.

Le problème de l'intégration semblait relativement peu important lorsqu'on en parlait avec des personnes handicapées sur une base individuelle. Il semblerait que pour plusieurs individus nous avons rencontrés dans de petites communautés isolées et qui étaient déjà intégrées dans la vie de la communauté, le besoin ne se faisait pas sentir, ni à un niveau psychologique ni pour une question de principe, pour un service intégré de transport. La mobilité était plus importante pour ces

Ce qui nous a le plus frappé dans ces réunions, et ce qui est la raison pour laquelle nous y référons séparément des réunions avec les membres ou représentants des différents groupes de handicapés, c'était la diversité des handicaps et les effets de cela sur le choix de transport d'une personne et sur les opérations du service lui-même. Nous avons rencontré des enfants et des adultes dont l'importance du handicap était si grande qu'il était évident qu'ils ne pourraient jamais voyager de façon indépendante, sur un autocar équipé d'un système de levage ou autrement. Nous avons également rencontré des gens dont les besoins étaient manifestement différents de ceux des non-handicapés, entre autres le besoin d'arrêter plus fréquemment pour cause de fatigue ou pour l'utilisation de la toilette, et le besoin d'un arrêt d'une heure pour manger. Nous avons rencontré quelques personnes qui pourraient utiliser le service régulier Roadcruser et qui n'auraient besoin que d'un accès au dispositif de levage ou une autre aide au début et à la fin du voyage. Sur la question de savoir si un dispositif de levage ou une quelconque aide manuelle (autre que le levage manuel actuel) était nécessaire, il y avait divergence d'opinions. Quelques-uns, même en fauteuil roulant, pouvaient monter dans l'autobus par les escaliers avec un peu d'aide et, par conséquent, n'avaient pas besoin pour le moment d'un dispositif de levage, mais quelques-unes de ces personnes préféreraient s'asseoir dans leur fauteuil roulant une fois à bord. Dans d'autres cas, les parents préféreraient porter leurs enfants à bord. La diversité des handicaps au niveau individuel est d'avantage soulignée par les réponses reçues sur plusieurs de nos questionnaires.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, il nous a été possible de visiter quelques handicapés à leur propre domicile. Plusieurs vivaient dans de petites communautés, comme Badger's Quay, Friton et Plockadilly. De plus, quelques handicapés et parents d'enfants handicapés ont comparu en leur propre nom à différentes réunions, spécialement dans la partie ouest de l'île.

(11) Autres opinions émises lors des réunions publiques et autres réunions avec les handicapés

L'HB a souligné qu'il semblait avilissant d'avoir à demander tant de fois pour avoir quelque chose que les non-handicapés avaient.



10. A la réunion de St. John's en particulier, l'enquête était vue comme une réplique de ce qui
9. Pour compléter l'équipement d'autocars avec des dispositifs de levage, il y a la nécessité de rendre accessibles les terminus. Les membres des groupes en question étaient divisés sur la question d'une toilette accessible dans l'autocar. Quelques-uns pensaient que l'accessibilité à la toilette n'était nécessaire que dans les terminus; d'autres pensaient que des installations à bord devraient être également accessibles.
8. On considérerait que l'autocar équipé d'un dispositif de levage pourrait avoir des effets bénéfiques pour d'autres groupes, comme les personnes âgées, les femmes enceintes, les handicapés temporaires, et que le coût serait compensé par le nombre de gens que le dispositif de levage aiderait.
7. Il était estimé, spécialement par la COD, que le problème de l'accessibilité aux systèmes secondaires était non pertinent à l'enquête, que nous, en tant qu'officiers enquêteurs, ne devrions être seulement concernées que par l'accessibilité au Roadcruiser. On a souligné que ce serait un défi pour les groupes représentant les handicapés de rendre accessibles les routes secondaires. On a souligné la question de savoir qui paierait pour les services auxiliaires ou secondaires. On a également souligné que les handicapés avaient le même problème pour se rendre au terminus que les non-handicapés.
6. Les groupes en question et le personnel des Services sociaux considéraient généralement que la solution la plus simple et la plus efficace en regard des coûts, tout en répondant aux besoins de mobilité des handicapés, était de partir avec le système déjà en place, c.-à-d. le service Roadcruiser, et de construire à partir de celui-ci. Aussi, un système séparé était vu comme une multiplication des services, dispendieux, irréalisable, et en tout état de cause, pas la solution à long terme.
5. Selon les groupes déjà mentionnés, un programme de levage manuel ne rendait pas l'autocar accessible. Un tel programme était vu plutôt comme un effet de bonté que comme une responsabilité. Aussi, le levage manuel était considéré comme dégradant. Dans l'exposé de l'ACP, il a été fait mention qu'il était "irréaliste et dangereux" de lever une personne handicapée dans l'autobus.



problème philosophique plus profond est en jeu, c.-à-d. que le principe de l'intégration était plus important que le nombre d'usagers qui profiteraient du service.

2. En fait, la question du nombre d'usagers était considérée par les groupes comme non pertinente. Le problème n'était pas de savoir combien de handicapés utiliseraient le service mais plutôt que les handicapés auraient le même accès aux transports de masse que les non-handicapés, une option qui, à Terre-Neuve, était, selon les groupes en question, d'une signification particulière, puisqu'il n'y avait pas de service de chemin de fer. Par conséquent, l'autocar était vu comme la seule forme économique de transport en commun et ainsi son accès y était vu comme étant spécialement important à Terre-Neuve, comparativement aux autres provinces qui avaient et l'autocar et le chemin de fer (et même un système de chemin de fer qui pourrait éventuellement être équipé d'un dispositif de levage). À tout événement, sur la question de quantité, l'autocar équipé d'un dispositif de levage pouvait amener plus d'usagers en permettant à des handicapés de voyager de façon indépendante.

3. L'autocar équipé d'un dispositif de levage et l'intégration des handicapés avec les non-handicapés étaient vus comme thérapeutiques pour les handicapés par les groupes en question et par les représentants du ministère des Services sociaux ainsi bien que par d'autres travaillant dans le champ de la réadaptation. On a insisté sur l'idée que les handicapés ne devraient pas être considérés comme spéciaux ou différents, ou de façon importante comme malades et qu'ils devraient faire partie de la société et non pas en être séparés avec d'autres handicapés (avec qui leur seul intérêt commun ne pourrait être que leurs infirmités). À Clarenville, les représentants des Services sociaux ont déclaré que les gens handicapés qui étaient tenus à l'écart demeuraient handicapés.

4. Le problème des coûts était vu comme non pertinent par les groupes en question. Comme le problème mettrait en cause un droit civil, le seul obstacle ne devrait être que technologique. Dans le cas en question, si la technologie existe pour adapter l'autocar avec un dispositif de levage, cela devrait être fait sans égard aux coûts.

1. L'autocar équipé d'un système de levage était considéré par les groupes mentionnés comme une application concrète du principe de l'intégration des handicapés avec les non-handicapés et de leur traitement comme égaux dans la société. Une telle intégration était considérée comme un droit civil. La ségrégation au moyen d'un système spécial était vue comme une régression. Il en était ainsi même en considérant que le système spécial fournissait un service supérieur à celui fourni aux non-handicapés : la question en est une de droits égaux et un service supérieur est une forme de discrimination inversée. La COD a fait remarquer que les handicapés voyageaient pour les mêmes raisons que les non-handicapés et que par conséquent ils avaient droit au même service. Il était généralement admis, particulièrement à la réunion de St. John's (et ceci fut confirmé par l'attitude face à notre questionnaire), que si on demandait aux handicapés s'ils voulaient un service parallèle ou un service Roadcruser équipé d'un système de levage, ils choisiraient le premier. Cependant, selon les groupes en question, un

(1) Opinions de la COD, du HUB, de l'ACP, du Group of Seven et du ministère des Services sociaux

Chaque réunion tenue avait sa particularité et il est par conséquent difficile de résumer, de façon générale, les opinions de toutes les personnes qui ont participé sans mentionner des individus spécifiques. Cependant, les opinions des organisations et groupes représentant les handicapés et celles du personnel des Services sociaux qui étaient présents aux réunions peuvent être résumées puisque leurs représentants défendaient fondamentalement la même position aux réunions auxquelles ils assistaient.

#### C. Compte rendu des opinions exprimées aux réunions

Par conséquent, nous avons demandé aux personnes aux réunions subséquentes de répondre au questionnaire amendé, joint à ce rapport comme appendice D. Ces réponses, en plus des réponses obtenues par l'envoi du questionnaire à tous les directeurs régionaux du ministère des Services sociaux à travers Terre-Neuve (un total de 43), à différents hôpitaux, centres de réadaptation et autres agences qui s'occupent des handicapés, sont analysées dans la section III(6) du présent rapport, avec d'autres données; les sources et la méthode d'analyse sont également expliquées en détail dans la même section. Nos conclusions, tirées des réponses et des chiffres ainsi obtenus, sont également exposées dans cette section.

utile dans la planification de tout service issu de cette enquête.

Nous avons donc éliminé du questionnaire ces sections mentionnant un service parallèle ou spécial. Nous avons estimé que comme notre but était d'avoir une idée du marché, le questionnaire aurait encore sa valeur pour trouver le nombre de personnes handicapées et leurs infirmités, et qu'il serait ainsi

service et le Roadcruiser, choisirait le service spécial. répondant à un questionnaire lui donnant le choix entre un tel service spécial et qu'une personne handicapée questionnaire était injuste parce qu'il présentait l'option d'un gens présents à la réunion de St. John's estimait que le questionnaire était injuste parce qu'il présentait l'option d'un honnêtes sur les services mentionnés. Cependant, la majorité des service particulier, mais simplement d'obtenir des réponses aucune façon, de faire pencher les questions en faveur d'un spécial de type porte-à-porte. Notre intention n'était, en présent service, d'un Roadcruiser accessible, ou un service dans le but de nous renseigner sur l'usage ou le non usage du nous avons su des des questions aux réunions à St. John's non-mobiles ou à déplacement sévèrement diminué. À cette fin, usagers potentiels; en particulier, ces personnes qui étaient d'avoir une meilleure idée des usagers handicapés, et non-usagers et nous avons ressenti le besoin après nos réunions publiques handicapées. Ce n'était pas vrai pour toutes les réunions, mais l'égalité d'accès aux transports en commun comme l'ont les non-usagers mais d'options, l'option que les handicapés aient réunions de St. John's que le problème n'était pas une question potentiels du Roadcruiser. De toute façon, il est ressorti des non-mobiles et n'utilisaient pas ou n'étaient pas des usagers handicapés exposant de tels problèmes avaient leur propre usagers potentiels du service. En fait, plusieurs des personnes importante dans la réadaptation plutôt que comme usagers ou l'intégration et de l'accessibilité comme un droit et de son personnes présentant des problèmes paraissent pour le principe de était la plus élevée. Dans la majorité des cas à St. John's, ces la représentation de groupes et associations de la communauté plus grande assistance de toutes les réunions, mais également où parties usagers potentiels du service. C'était des questions abordées dans l'enquête, mais non une image adéquate nous ont donné une bonne idée de leurs opinions concernant les En général, les personnes qui ont assisté aux réunions

non-mobiles et à déplacement sévèrement diminué. réunions et lors de l'enquête en général concernait les personnes mentionne plus haut, notre principale préoccupation à ces handicapés de façon générale; cependant, comme nous l'avons nous ces opinions et nous y référerons dans nos recommandations relation avec la question du système de lavage. Nous résumerons causes relatives aux infirmités mais pas spécifiquement en handicapées, comparaisant à leur propre compte, ont présente des quelques-unes de nos réunions. De même, des personnes définitions comme personnes handicapées mobiles), ont assisté à

Un représentant du service Roadcruser était présent à chaque réunion sauf à Gander. En plus des groupes et individus directement concernés par la question des autocars équipés d'un dispositif de levage, des associations représentant des personnes handicapées avec des infirmités particulières qui n'étaient pas directement concernées par de telles installations, comme par exemple les sourds et les aveugles (que nous considérons dans nos

Nous avons fait la publicité de nos réunions en postant les avis (dont une copie est jointe comme appendice B) avec comme paraplégiques (ACP) a également été très coopérative en distribuant les avis à ses membres. La division d'autocar de Roadcruser a affiché les avis dans la majorité de ses terminus. Nous avons publié des avis dans les journaux quotidiens et hebdomadaires des centres où nous avons tenu les réunions. Généralement, nous avons eu une bonne couverture des réunions par les médias et dans la publicité des réunions.

Nous avons tenu neuf réunions publiques dans des centres d'un bout à l'autre de Terre-Neuve, incluant la péninsule de Burin. Ces centres étaient St. John's, Marysstown, Clarenville, Gander, Grand Falls, Springdale Junction, Stephenville, Corner Brook et Port-aux-Basques. Nous avons fondamentalement suivi l'itinéraire Roadcruser (sauf pour Marysstown) et nous avons tenu les réunions dans les grands centres le long de cet itinéraire. Avant les réunions, nous avons pris un autocar Roadcruser de Port-aux-Basques à St. John's pour avoir une idée du service et de l'horaire et pour voir les terminus et les installations le long de la route.

#### B. Les réunions publiques

Concernant le service Roadcruser, le HUB et la COD considèrent tous deux qu'il faut mettre en oeuvre, comme point de départ, la partie de la recommandation 86 demandant qu'il y ait un Roadcruser par jour, allant à l'ouest, équipé d'un dispositif de levage, avec le but ultime de l'accessibilité sur tous les autocars Roadcruser. Ils voient l'intégration des handicapés avec les non-handicapés autant comme un droit que comme une nécessité. L'autocar équipé d'un dispositif de levage est vu comme un pas vers une société sans obstacle.

handicapés de Terre-Neuve. Elle a présentement 85 membres. Quiconque prétend avoir un handicap physique peut adhérer; les personnes mentalement retardées sont considérées comme un groupe séparé avec leur propre représentation. Elle a une représentation régionale de différentes parties de la province. Au niveau national, la COD est membre de la Coalition des organisations provinciales des personnes handicapées (COPOH), représentant elle aussi les consommateurs handicapés, mais dont les membres sont principalement des représentants de groupes de consommateurs provinciaux.



flexibilité dans notre horaire pour rencontrer des individus à leur domicile. Parmi les premières étapes franchies en tant qu'officiers enquêteurs, en plus d'informer de l'enquête le gouvernement fédéral et le ministère fédéral des Transports, nous sommes entrées en contact avec les membres de la direction des groupes représentant les handicapés à Terre-Neuve. À part les agences et les ministères gouvernementaux pertinents, ils nous fournissaient les seuls moyens de rejoindre les handicapés, de les informer et de les encourager à assister aux réunions publiques, d'organiser les rencontres individuelles avec des personnes handicapées, d'obtenir les statistiques nécessaires à la planification de tout nouveau service, et de nous conseiller de façon générale sur notre itinéraire.

Étant donné notre relative non familiarité avec la géographie de l'île et la communauté des handicapés de Terre-Neuve, le succès de nos réunions publiques et même de notre enquête dépendait de l'aide et de la coopération de ces groupes. Nous avons donc contacté M. Doug Vicars du HUB à St. John's et le maire Irène McGinn, présidente de l'Organisation de consommation des handicapés de Terre-Neuve (COD) et nous les avons rencontrés lors de notre première visite à Terre-Neuve, lorsque nous avons rencontré les représentants du gouvernement déjà mentionnés. L'aide et la coopération de ces personnes furent inestimables. Elles nous ont aidé à faire de la publicité pour nos réunions et ont envoyé nos avis à leurs membres. Elles ont aidé à planifier l'itinéraire pour nos réunions publiques et organisés la couverture des médias à St. John's. Même si le HUB et la COD ne sont pas les seuls groupes de Terre-Neuve représentant les handicapés, et qu'ils ne représentent pas tous les handicapés de la province, autant M. Vicars et le maire McGinn avaient des contacts étroits avec ces autres groupes et une très grande connaissance des nombreuses agences et associations impliquées dans la réadaptation et les services aux handicapés.

Malgré l'aide et la coopération fournies par M. Vicars et le maire McGinn dans le cadre de notre enquête, et cette aide et cette coopération ne peuvent être sous-estimées, nous avons été déçues de ne pouvoir rencontrer, sur une base individuelle, autant de personnes handicapées que nous aurions aimé.

Un petit historique concernant le HUB et la COD est peut-être de mise puisque leurs représentants, spécialement ceux de la COD, ont assisté à plusieurs de nos réunions publiques.

Jusqu'au mois de novembre 1980, le HUB fournissait des services pour ses membres (la plupart d'entre eux habitant la région de St. John's) et était également leur porte-parole au niveau provincial et aux conférences nationales des groupes de consommateurs handicapés. Il représente approximativement 1 000 membres avec tous les types d'infirmité et a qui il fournit divers services. En novembre 1980, la COD était formée pour spécialement représenter le mouvement des consommateurs



(3) Contacts avec le ministre fédéral des Transports et  
Transports Canada

En même temps que nous contactons le gouvernement de Terre-Neuve, nous avisons officiellement l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, de l'enquête en lui faisant part de notre nomination et des termes du mandat. Bien que nos responsabilités comme Officiers enquêteurs nous demandaient de maintenir une position d'indépendance vis-à-vis du ministre, nous croyons que la communication et la coopération avec Transports Canada et ses représentants appropriés étaient essentielles au progrès, et aux données, de l'enquête. Nous savons qu'avant la décision de tenir une enquête, Transports Canada avait demandé à son Centre de développement des transports (CDT), une section de recherche de Transports Canada, d'étudier la faisabilité, particulièrement d'un point de vue technologique, de l'installation d'un système de lavage mécanique sur les autocars utilisés sur le service régulier Roadcruiser. Nous croyons que cette étude, confiée à un groupe de consultants, serait pertinente à notre enquête et nous demandons donc que le rapport soit mis à notre disposition dans un délai qui nous permettrait de l'étudier et de l'évaluer adéquatement aux fins de notre enquête. M. J. Chartron, sous-ministre adjoint à la coordination de Transports Canada, nous a assuré par lettre que le rapport nous serait envoyé à temps de façon à l'inclure dans notre rapport. Nous avons reçu en fait une copie préliminaire de l'étude en question, et notre évaluation est incluse plus loin.

Avec la coopération de M. J. Boulet, des Transports de surface, nous avons rencontré la Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA), une organisation regroupant les agences des gouvernements fédéral et provinciaux impliquées dans la réglementation des services d'autocar intra- et inter-provinciaux. Parmi d'autres sujets, nous avons discuté des incidences de notre enquête et du présent rapport sur l'industrie de l'autocar réglementée au niveau provincial. Nous élaborerons davantage sur ce sujet dans notre discussion de nos rencontres avec l'industrie du transport par autocar, et dans nos commentaires sur le rapport Obstacles, cité plus haut.

(4) Réunions avec les handicapés à Terre-Neuve

A. Contacts préliminaires avec certains groupes  
représentant les handicapés

Sans conteste, un élément crucial de notre enquête était de rencontrer et d'obtenir les opinions de la plus grande partie possible de la population handicapée de Terre-Neuve. A cette fin, nous avons décidé de tenir des réunions publiques dans les principaux centres de l'île, mais avec suffisamment de

Terre-Neuve ainsi que sur leur handicap particulier, et pour la promulgation de nos avis de réunions publiques, réunions qui ont eu lieu à travers l'île et dont nous discuterons en plus grand détail plus loin.

Nous cherchons à rejoindre le plus grand nombre de personnes handicapées possible, de façon à obtenir un bon échantillon de points de vue, ainsi que les opinions d'usagers, non usagers et usagers potentiels du présent service et de tout autre service qui pourrait être commandé comme résultat de l'enquête. M. Davies nous a expliqué la politique de son ministère qui vise à protéger le plus possible la vie privée de ces individus; néanmoins, il nous a offert d'organiser des rencontres avec les individus qui voudraient nous rencontrer, et qui étaient incapables d'assister aux réunions publiques. Son personnel, en particulier celui des régions de l'ouest et du centre de l'île, c.-à-d., de Grand Falls à Port-aux-Basques, a été des plus serviables et coopératifs à cet égard. En fait, ce fut principalement grâce aux efforts du personnel des Services sociaux de ces régions qu'il nous fut possible de rencontrer de cette façon toute personne handicapée, un aspect de l'enquête qui nous a grandement dégagés. Nous discuterons plus tard des difficultés rencontrées à cet égard.

De plus, plusieurs des statistiques que nous avons pu obtenir, tant par le questionnaire que nous avions conçu pour nos réunions que par les évaluations du personnel travaillant dans la région, nous ont été fournies par les membres du personnel régional du ministère des Services sociaux. Ainsi, le personnel de ce ministère fut, en général, très obligéant dans la progression de notre enquête et devrait être loué pour ses efforts et sa coopération.

Dépendant, nous n'avons pu obtenir du ministère des Services sociaux les statistiques sur l'emplacement, le nombre et les types d'infirmités des handicapés de Terre-Neuve. Tous nos chiffres, exposés plus loin, furent obtenus par l'entremise du personnel régional du ministère ou d'autres personnes impliquées dans la réadaptation et les soins infirmiers avec qui nous avons pu prendre contact, à une part, à qui nous avons demandé de fournir des chiffres aussi exacts que possible, ou sinon, des évaluations dans les domaines qui nous intéressaient, et, d'autre part, par les personnes qui ont répondu à nos questionnaires. Nous décrivons la méthodologie que nous avons suivie dans la compilation de ces statistiques dans une partie séparée du présent rapport.

est simplement raisonnable qu'il y ait au moins un autocar à horaire régulier équipé d'un système de levage. Les terminus sur la route devraient également être accessibles.

La réalisation de cette recommandation serait sincèrement appréciée.

Il semblerait, d'après les réunions, que cette opinion n'était pas partagée, ou du moins pas avec le même degré de fermeté, par MM. House et Dawe. Il nous semble qu'au moment de notre deuxième rencontre, le 17 juin 1981, ces ministres seraient satisfaits de toute option qui, après étude, répondrait le mieux aux besoins des handicapés de Terre-Neuve, y compris un service qui pourrait ne pas inclure des autocars équipés de dispositifs de levage sur le service régulier de Roadcruser. Nous avons fait remarquer à M. Dawe, lors de cette deuxième réunion, qu'une des implications d'autocars équipés de dispositifs de levage sur le service Roadcruser pourrait être la pression exercée sur le gouvernement provincial pour qu'il commande des autocars équipés de dispositifs de levage pour les services secondaires d'autocar sous juridiction provinciale. Des représentants de groupes de handicapés nous ont dit, à nos réunions publiques, qu'il leur serait possible d'exercer une telle pression pour les services en question considérant que le service régulier Roadcruser avait de tels dispositifs de levage. (La question de l'accessibilité des services secondaires sera traitée dans différentes parties de ce rapport.)

Les représentants du ministère des Services sociaux se sont présentés à chaque réunion publique, sauf à Springdale. À ces réunions, ils appuyaient l'idée d'un autocar équipé d'un système de levage sur le service Roadcruser régulier. La correspondance et les contacts avec d'autres représentants du même ministère en d'autres occasions, surtout dans le but d'obtenir des statistiques après les réunions, indiquaient que cette même opinion n'était pas universellement partagée par le personnel à l'intérieur du ministère des Services sociaux. Ainsi, suite à nos contacts avec le gouvernement de Terre-Neuve, aux rencontres avec les ministres mentionnés plus haut, et aux rencontres et contacts subséquents avec le personnel du ministère des Services sociaux, nous avons l'impression que nous ne savons pas vraiment, et par le fait même ne pouvons pas expliquer ici, la position officielle du gouvernement sur cette question.

Nous souhaitons ajouter que M. Hickey nous a rencontré séparément, en compagnie de Walter H. Davies, le directeur de la réadaptation du ministère des Services sociaux et membre du Comité consultatif spécial pour l'Année internationale des personnes handicapées (AIPH). M. Hickey nous a généralement offert toute l'aide dont nous aurions besoin, spécialement pour obtenir des statistiques sur le nombre de personnes handicapées à

Comme le Roadcruser est le seul service public de transport de surface dans la province et que les gens en fauteuils roulants n'ont pas accès aux autocars, il

La position du ministère des Services sociaux du gouvernement de Terre-Neuve était formulée dans une lettre de M. Hickey à la CCT datée du 2 mars 1981 et reçue le 31 mars au bureau du président, qui affirmait, en référence à la recommandation 86 du rapport Obstacles, que :

Nous avons dûment rencontré l'honorable T.V. Hickey, ministre des Services sociaux, l'honorable W. House, ministre de la Santé et M. A.C. White, sous-ministre des Transports. Nous avons à nouveau rencontré MM. Hickey et House, ainsi que l'honorable R. Dawe, ministre des Transports, à une date ultérieure durant l'enquête.

Immédiatement après notre nomination, nous avons décidé d'approcher le gouvernement de Terre-Neuve pour informer le premier ministre de cette province et les ministres directement concernés par cette question, de l'enquête et entendre leurs opinions officielles sur ce sujet. À cette fin, le président de la CCT a écrit à l'honorable Brian Peckford, premier ministre de Terre-Neuve, lui demandant d'organiser des rencontres avec lui ou ses représentants. Les ministres de la Santé, des Services sociaux et des Transports ont reçu une lettre semblable.

## (2) Réunions avec le gouvernement de Terre-Neuve

Nous avons décidé de conduire l'enquête sur une base aussi informelle que possible, gardant à l'esprit la méthodologie définie dans les termes du mandat : que l'enquête devrait être conduite par discussions et réunions de façon à solliciter les opinions et obtenir les faits des personnes, agences et gouvernements concernés. Nous avons également pensé qu'une formule d'audience avec des avocats représentant les différentes parties intéressées, ceci ne diminuant en aucune façon la valeur des avocats, était une formule trop formelle et inévitablement hostile qui ne convenait fondamentalement pas à un sujet sensible et quelquefois émotif. En fait, cette impression s'est confirmée à quelques-unes de nos réunions impliquant autant des handicapés que des non-handicapés.

## (1) Format de l'enquête





Ce rapport s'adresse également aux handicapés mobiles, ce qui signifie les personnes qui peuvent embarquer dans un autocar sans aide ou avec une aide limitée, n'impliquant pas un dispositif de lavage mécanique ou manuel. Cette catégorie pourrait inclure les sourds et les aveugles. Ces catégories sont établies avec précaution, cependant, car elles ne sont pas toujours utiles lorsqu'il s'agit de la question d'un autocar équipé d'un système de lavage et des problèmes accompagnant l'adaptation en ce sens de l'autocar, comme l'espace pour les fauteuils roulants et les toilettes accessibles. Nous avons découvert, par exemple, que des toilettes accessibles étaient considérées comme non pertinentes par quelques personnes non-mobiles, et très importantes par quelques handicapés mobiles; dans quelques cas, les systèmes de lavage n'étaient pas si importants pour quelques personnes qui, bien qu'en fauteuil roulant, pouvaient monter les marches avec un peu d'aide, mais avaient besoin de rester assises dans leur fauteuil roulant dans l'autocar.

On notera que la portée de la recommandation 86 se limite aux personnes en fauteuils roulants, c.-à-d., non-mobiles. Elle peut également être étendue pour inclure les personnes qui sont capables de marcher, peut-être sur de courtes distances, mais avec des problèmes de mobilité si grande qu'il leur est très difficile, sinon impossible, d'embarquer dans un autocar sans aide. C'est spécifiquement en regard de ces groupes de personnes que le concept d'un autocar équipé d'un dispositif de lavage sur le service à horaire régulier et itinéraire fixe est considéré par quelques-uns comme le meilleur moyen de combler les besoins de mobilité de ces personnes. La principale préoccupation du présent rapport, par conséquent, est centrée sur ces deux groupes, auxquels nous référons, respectivement, comme "non-mobiles" et "à déplacement sévèrement diminué."



5. toutes autres personnes, groupes ou agences, dont les opinions sont pertinentes aux termes du mandat de l'enquête.

Les termes du mandat stipulaient également que l'enquête devrait considérer inter alia :

1. la pertinence d'exiger les modifications structurelles ou autres à l'actuel service d'autocar Roadcruiser pour le rendre accessible aux personnes handicapées;

2. la pertinence d'utiliser d'autres types de services de transport fournissant un tel accès, comme l'utilisation de services secondaires, de services de transport parallèles ou toutes combinaisons de ceux-ci comme substituts, ou complémentaires ou intégrés au service régulier d'autocar Roadcruiser.

Ainsi, une recommandation a été faite par le CTVM, sur une proposition du Comité spécial, au président de la CCT pour nommer deux officiers enquêteurs.

## (2) La nomination et les termes du mandat

Le 31 mars 1981, le président de la CCT, l'honorable Edgar J. Benson, a dûment nommé Mlle Marion S. Fleming, conseillère principale de la Direction de la recherche et directrice exécutive du Comité consultatif spécial sur le transport des handicapés de la CCT, et Mlle Deana B. Silverstone, conseillère à la Direction des services juridiques de la CCT, comme officiers enquêteurs en vertu de l'article 81 de la Loi nationale sur les transports (LNT). On retrouve à l'appendice A du présent rapport le texte de la nomination ainsi que les termes de leur mandat. Les termes du mandat stipulent, inter alia, que les officiers enquêteurs étaient requis d'enquêter et de faire rapport :

sur les mérites relatifs des différentes options disponibles qui pourraient rendre accessible aux voyageurs handicapés le service d'autocar Roadcruser à Terre-Neuve, en ayant à l'esprit de trouver le service pouvant le mieux répondre à leurs besoins, tout en tenant compte des implications de coût de toutes les options envisagées.

Plus loin, les méthodes pour conduire l'enquête étaient incluses dans les termes du mandat :

Les officiers enquêteurs devront conduire une telle enquête par une série de réunions et de discussions auxquelles les opinions des personnes suivantes seront sollicitées :

1. le plus grand nombre de personnes handicapées possible, à Terre-Neuve, en tant qu'usagers ou usagers potentiels du service en question;

2. les représentants du service d'autocar Roadcruser et d'autres services d'autocar à Terre-Neuve;

3. les représentants de l'industrie de l'autobus et de l'industrie de fabrication d'autobus;

4. les agences et ministères gouvernementaux appropriés;

(1) Le rapport du comité parlementaire : Obstacles

Le Comité spécial concernant les invalides et les handicapés (le comité parlementaire) publiait, en février de 1981, son rapport intitulé Obstacles.

La recommandation 86 du rapport stipulait "que le gouvernement fédéral demande à la Commission canadienne des transports (CCT) d'exiger du service d'autocars Roadcrusier de Terre-Neuve qu'il fournisse un dispositif mécanique ou un service pour l'embarquement et le débarquement des fauteuils roulants."

Le rapport stipulait en outre que le Roadcrusier, n'étant pas accessible aux personnes handicapées en fauteuils roulants, devrait, comme premier objectif, assurer que les personnes handicapées aient accès à au moins un autocar régulier chaque jour, tant vers l'Est que vers l'Ouest.

Le rapport stipulait également que :

Ces recommandations qui concernent spécifiquement les autocars Roadcrusier à Terre-Neuve devraient aussi s'appliquer à d'autres autocars interurbains qui empruntent les principales routes au Canada et qui relèvent directement de la compétence fédérale.

Le raisonnement derrière cette recommandation est pertinent à l'enquête et sera discuté plus tard. Qu'il suffise de dire, pour l'instant, que le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM), comité de la CCT responsable de la réglementation du service Roadcrusier à Terre-Neuve, ainsi que le Comité consultatif spécial sur le transport des handicapés, également de la CCT (le Comité spécial), étaient particulièrement intéressés à cette recommandation.

Bien que le CTVM et le Comité spécial admettaient en principe que les personnes handicapées devaient avoir accès au service régulier d'autobus, ils considéraient également qu'une enquête était requise pour examiner quelle ampleur dans l'installation de dispositifs de levage mécanique sur les autocars Roadcrusier pourrait le mieux satisfaire les besoins de la communauté des handicapés de Terre-Neuve. Un examen en profondeur d'autres types de services, comme options plus appropriées ou viables et les implications budgétaires de tous les types de services examinés, semblait être une condition préalable à la commande ou à l'établissement de tout service.





(5) Comité consultatif	73
(6) Financement	79
V	CONCLUSIONS
VI	RECOMMANDATIONS
	BIBLIOGRAPHIE
	APPENDICES
A.	Nomination/Termes du mandat
B.	Avs de réunions publiques/Participants aux réunions
C.	Soumissions écrites
D.	Questionnaire sur l'accessibilité du service Roadcruser aux handicapés/Personnes ayant assisté à la cueillette des données
E.	Nombre de patients inscrits au Centre de réadaptation des enfants
F.	Horaire du service Roadcruser
G.	Politique nationale des transports (Article 3, Loi nationale sur les transports)
H.	Autocar de modèle MC-9
I.	Autobus de modèle Orion
J.	Autobus de modèle Transette

117  
115  
113  
111  
109  
105  
101  
99  
93  
91  
89  
87  
85  
81  
79  
73

37	(9)	Options générales émises sur le service Roadcruiser pour les handicapés
39	(10)	Le rapport sur le système d'accès aux autocars en fauteuil roulant
42	(11)	Expériences des systèmes américains, canadiens et européens
42	A.	Introduction
43	B.	Expériences américaines
43	(1) Historique	
43	(11) Réunions avec l'Administration des	
43	transports urbains en commun, le	
43	ministère des Transports du district	
43	de Columbia, l'Administration des	
43	transports de la région métropolitaine	
43	de Washington et l'Association	
43	américaine de transport public	
43	(111) Réunions avec le Département des	
43	transports de la ville de Détroit et	
43	l'Administration des transports de la	
43	région métropolitaine de Washington	
43	(iv) Commentaire sur les expériences	
43	américaines	
43	C.	Expériences canadiennes : le projet Victoria
43	D.	Expériences européennes : la Suède
61	IV	CONSTATATIONS
61	(1) Introduction	
61	(2) Nature des opérations de Roadcruiser	
62	(3) Profil des handicapés à Terre-Neuve	
63	(4) Options	
63	A.	Accessibilité à un itinéraire fixe
63	B.	L'autobus Orion
67	C.	L'autobus Transette
68	D.	Combinaison d'un Orion et de trois Transettes
69		ou de modèles semblables de véhicule, complétée
69		par le mode aérien pour les voyages traversant
69		l'Ile
70	E.	Combinaison de l'avion et du taxi
71	F.	Roadcruiser amélioré

I	ORIGINE DE L'ENQUÊTE	1
II	DÉFINITIONS	5
III	L'ENQUÊTE	7
(1)	Le rapport du comité parlementaire : Obstacles	1
(2)	La nomination et les termes du mandat	2
(1)	Format de l'enquête	7
(2)	Réunions avec le gouvernement de Terre-Neuve	7
(3)	Contacts avec le ministre fédéral des Transports et Transports Canada	10
(4)	Réunions avec les handicapés à Terre-Neuve	10
A.	Contacts préliminaires avec certains groupes représentant les handicapés	10
B.	Les réunions publiques	12
C.	Compte rendus des opinions émises aux réunions	13
(1)	Opinions du COD, du HUB, de l'ACD, du Group of Seven et du ministère des Services sociaux	13
(11)	Autres opinions émises lors des réunions publiques et autres réunions avec les handicapés	17
(5)	Réunions avec les usagers d'autocars affrétés	20
(6)	Analyses des questionnaires et statistiques obtenues durant l'enquête sur la population handicapée de Terre-Neuve	21
(7)	Soumission de Roadcruiser	26
(8)	Opinions de l'industrie canadienne d'autocars à l'extérieur de Terre-Neuve	35

Première édition, décembre 1981

Commission canadienne des transports  
15 Eddy, 1530, Ottawa (Hull), KIA 0N9

©1981, Ministère des Approvisionnements et Services Canada  
Numéro de catalogue TT22-34/1981  
ISBN 0-662-51673-7

Imprimé au Canada



COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Ottawa/Hull

Septembre 1981

Deana B. Silverstone

Marion S. Fleming

par

RAPPORT DE L'ENQUÊTE  
SUR LE SERVICE INTERURBAIN D'AUTOCAR  
FOURNI AUX HANDICAPÉS  
DE TERRE-NEUVE





Hull (Québec)  
1e 22 septembre 1981



M. Gaston Ouellette  
Secrétaire  
Comité des transports par véhicule  
à moteur  
Commission canadienne des transports  
Cher monsieur Ouellette,

Nous, les Officiers enquêteurs, dûment nommés conformément à l'article 81 de la Loi nationale sur les transports par le Président de la Commission canadienne des transports, pour enquêter et présenter un rapport sur, inter alia :

... les mérites relatifs des différentes options disponibles qui pourraient rendre accessible aux voyageurs handicapés le service d'autocar Roadcruciser à Terre-Neuve, en ayant à l'esprit de trouver le service pouvant le mieux répondre à leurs besoins, tout en tenant compte des implications de coût de toutes les options à l'étude ...

soumettons maintenant notre rapport à l'approbation du Comité des transports par véhicule à moteur.

En même temps, nous avons présenté à titre d'information une copie de ce rapport à M. Yves Dubé, vice-président de la Direction de la recherche de la Commission, en sa qualité de Président du Comité consultatif spécial sur le transport des handicapés de la Commission canadienne des transports.

*M. S. Fleming*

M. S. Fleming  
Officier enquêteur

*Deane B. Silvestone*

D. B. Silvestone  
Officier enquêteur





**Rapport de l'enquête  
sur le service interurbain  
d'autocar fourni aux handicapés  
de Terre-Neuve**

**Marion S. Fleming**  
**Deana B. Silverstone**